Conto corrente con la Posta

Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 203 del 6 settembre 1938-XVI

PARTE PRIMA SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO DI PUBBLICAZIONI LEGGI - TELEFONI: 50-107 - 50-033 - 53-914

REGIO DECRETO 15 aprile 1938-XVI, n. **1350.**

Emendamenti al regolamento per la navigazione aerea.

LEGGI E DECRETI

REGIO DECRETO 15 aprile 1938-XVI, n. 1350.
Emendamenti al regolamento per la navigazione aerea.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto 20 agosto 1923, n. 2207, convertito nella legge 31 gennaio 1926, n. 753, contenente provvedimenti per la navigazione aerea;

Visto il R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, che approva il regolamento per la navigazione aerea;

Visti i Regi decreti 21 gennaio 1926, n. 258; 23 gennaio 1927, n. 325; 4 maggio 1928, n. 1946; 13 maggio 1928, numero 1555; 17 agosto 1928, n. 2224; 31 ottobre 1929, n. 2486; 11 aprile 1932, n. 998; 2 marzo 1933, n. 673; 13 dicembre 1933, n. 2348; 3 dicembre 1934, n. 2106; 25 marzo 1935, n. 790; 11 luglio 1935, n. 1510; 10 ottobre 1935, n. 2191; 2 gennaio 1936, n. 150 e 2 gennaio 1936, n. 360; che apportano emendamenti al predetto regolamento per la navigazione aerea;

Vista la legge 31 gennaio 1926, n. 753, con la quale è convertito in legge il R. decreto-legge 24 dicembre 1922, n. 1878, che approva e rende esecutiva la convenzione per il regolamento della navigazione aerea stipulata a Parigi, fra l'Italia ed altri Stati, il 13 ottobre 1919, nonchè il relativo protocollo addizionale firmato nella stessa città il 1° maggio 1920, e sono inoltre approvati i due protocolli in data 27 ottobre 1922 e 30 giugno 1923 che modificano, rispettivamente, gli articoli 5 e 34 della convenzione stessa;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per l'interno, per la guerra, per la marina e per l'aeronautica, di concerto con i Ministri Segretari di Stato per gli affari esteri, per la grazia e giustizia, per le finanze, per i lavori pubblici e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Sono approvate le annesse norme firmate, d'ordine Nostro, dal Ministro Segretario di Stato per l'aeronautica, che apportano emendamenti al regolamento per la navigazione aerea di cui al R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, e successive modificazioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1938 - Anno XVI

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — CIANO — SOLMI — DI REVEL — COBOLLI-GIGLI — BENNI

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 1° settembre 1938 - Anno XVI
Atti del Governo, registro 401, foglio 7. — MANCINI.

Emendamenti al regolamento per la navigazione aerea approvato col R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, e successive modificazioni.

Art. 1.

L'art. 1 del regolamento per la navigazione aerea, approvato col R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, è così modificato:

« Art. 1. — Per aeromobile si intende un meccanismo o una qualsiasi struttura che, utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico dell'aria, sia atto a trasportare cose o persone.

La tabella di classificazione generale degli aeromobili è la seguente:

I termini impiegati nel presente regolamento hanno i seguenti significati:

Aerostato: un aeromobile che si sostiene nell'aria staticamente.

Pallone: un aerostato, libero o frenato, non munito di organo motopropulsore.

Dirigibile: un aerostato munito di organo motopropulsore e di mezzi di direzione.

Aerodina: un aeromobile a sostentamento dinamico ottenuto dalla reazione dell'aria su delle superfici in movimento relativo.

Aliante: un'aerodina non munita di organo motopropulsore e il cui sostentamento è assicurato dalle reazioni aerodinamiche su superfici che restano fisse durante uno stesso regime di volo. Come sottospecie:

libratore: un aliante destinato a percorrere una traiettoria inclinata sull'orizzonte partendo da un punto che è più alto del punto di arrivo, e adibito unicamente a voli di istruzione;

veleggiatore: un aliante il quale, utilizzando opportunamente le correnti aeree, si sostiene, progredisce e si eleva al disopra del punto di lancio.

Cervo volante: un aeromobile nel quale la trazione meccanica è sostituita da quella prodotta da un filo di ritenuta.

Velivolo: un'aerodina munita di un organo motopropulsore e il cui sostentamento è assicurato da reazioni aerodinamiche su delle superfici che restano fisse durante un medesimo regime di volo. Come sottospecie:

aeroplano: il velivolo destinato a partire in volo e a posarsi sopra una superficie solida;

idrovolante: il velivolo destinato a partire dall'acqua e a ritornarvi;

anfibio: il velivolo atto a partire in volo e a posarsi sia sopra una superficie solida, sia sull'acqua.

Giroplano o *autogiro*: un'aerodina il cui sostentamento è principalmente costituito da una o più eliche autorotanti, ad asse pressochè verticale.

Elicottero: un'aerodina il cui sostentamento è costituito esclusivamente da una o più eliche sostentatrici, azionate da motori e autorotanti nel volo librato.

Ornitottero: un'aerodina il cui sostentatore, che è anche propulsore, è costituito da ali azionate da motori e funzionanti come quelle degli uccelli ».

Art. 2.

L'art. 25, comma primo, dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 25. — Il pagamento delle tasse di approdo e di partenza dà diritto alle prestazioni di un motorista e di un meccanico per tutti gli aeromobili di potenza non superiore ai 300 HP e di un motorista e di due meccanici per tutti gli aeromobili di potenza superiore ».

Art. 3.

L'art. 31 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 31. — I membri dell'equipaggio e i passeggeri italiani o stranieri, che transitano il confine per via aerea, in entrata o in uscita dal Regno, debbono essere muniti di documenti, validi, secondo le vigenti disposizioni, per attraversare la frontiera ».

Art. 4.

Il capo 1° del titolo III dello stesso regolamento è così modificato:

« Capo 1°.

« Contrassegni di riconoscimento obbligatori per gli aeromobili nazionali - Indicativo di chiamata.

« Art. 54. — Ogni aeromobile deve avere una *marca di nazionalità*: la marca italiana è rappresentata dalla lettera I. Deve inoltre avere una *marca di immatricolazione,* diversa per ogni aeromobile e rappresentata da un gruppo di quattro lettere.

Immediatamente dopo la lettera di nazionalità, deve essere tracciato un tratto di linea.

Le prescrizioni che precedono non si applicano agli alianti libratori, i quali sono contraddistinti da un numero progressivo, a norma del successivo articolo 164-*bis.*

« Art. 55. — Le marche di nazionalità e di immatricolazione devono essere dipinte sull'aeromobile o apposte in ogni altra maniera che assicuri uno stesso grado di stabilità e disposte come segue:

a) *aerostati*: per i dirigibili le marche devono essere disposte in prossimità della sezione-maestra in modo da apparire sui due lati e in alto; quest'ultima marca deve trovarsi a eguale distanza da quelle apposte sui lati;

per i palloni sferici le marche devono apparire due volte presso la circonferenza orizzontale massima ed essere disposte il più lontano possibile l'una dall'altra; per i palloni non sferici, devono essere disposte in prossimità della sezione maestra, sui due lati immediatamente al disopra dei punti di attacco dei cavi di sospensione della navicella;

per tutti gli aerostati, le marche disposte sui lati devono essere visibili tanto dai lati che dal suolo;

b) *velivoli*: le marche devono essere dipinte una volta sopra la superficie inferiore dei piani principali inferiori e una volta sopra la superficie superiore dei piani principali superiori, col vertice delle lettere dalla parte del bordo anteriore. Esse devono essere dipinte anche lungo i lati della fusoliera, fra i piani principali e quelli di coda, o del corpo che la sostituisce;

c) *altre aerodine*: le disposizioni della lettera *b*) si applicano alle altre aerodine, compatibilmente con l'esistenza di elementi corrispondenti sui quali le marche possano essere applicate.

« Art. 56. — Le dimensioni delle marche di nazionalità e di immatricolazione sono le seguenti:

a) *aerostati*: per i dirigibili, l'altezza delle marche non deve essere inferiore a un dodicesimo del perimetro della sezione maestra del dirigibile;

per i palloni sferici, l'altezza delle marche deve essere uguale almeno a un quindicesimo della circonferenza orizzontale massima; per i palloni non sferici, uguale almeno a un dodicesimo del perimetro del pallone misurato all'altezza della sezione maestra;

b) *velivoli*: le marche da applicare sulle ali e sulla fusoliera o corpo di un velivolo sono formate, per ogni iscrizione, di lettere di eguale altezza e della più grande dimensione possibile, senza però raggiungere il margine visibile delle ali, della fusoliera o del corpo dell'aeromobile;

c) *altre aerodine*: le disposizioni della lettera *b*), si applicano alle altre aerodine, compatibilmente con l'esistenza di elementi corrispondenti sui quali le marche possano essere applicate.

Per tutti gli aeromobili, le lettere delle marche di nazionalità e di immatricolazione possono non eccedere metri 2,50 in altezza.

« Art. 57. — Le lettere delle marche di nazionalità e di immatricolazione devono essere maiuscole, in caratteri romani, senza ornamenti.

La larghezza di ciascuna lettera e la lunghezza del tratto di linea tracciato fra la lettera di nazionalità e le lettere di immatricolazione deve essere uguale ai due terzi dell'altezza delle lettere; la grossezza delle lettere e del tratto di linea deve essere uguale a un sesto di detta altezza.

Compatibilmente con la struttura dell'aeromobile, ciascuna lettera deve essere separata da quella che la precede o che la segue da uno spazio uguale alla metà della larghezza di ogni lettera. Uguale spazio deve separare il tratto di linea dalla lettera che lo precede e da quella che lo segue.

Per rendere le marche chiaramente leggibili, le lettere e il tratto di linea devono essere tracciati con tratto pieno e con colore uniforme che spicchi nettamente sul fondo.

« Art. 58. — Le marche di nazionalità e di immatricolazione devono essere disposte nelle migliori condizioni possibili di visibilità, tenendo conto delle linee di costruzione dell'aeromobile. Le marche devono essere mantenute sempre pulite e visibili.

« Art. 59. — Sugli alianti, le marche di nazionalità e di immatricolazione (per i veleggiatori) ovvero il numero di immatricolazione (per i libratori) devono essere dipinti lungo i due lati dell'aeromobile e sopra la superficie inferiore delle ali. Si applicano le prescrizioni degli articoli precedenti, in quanto ciò sia reso possibile dalla conformazione e dalle linee di costruzione dell'aeromobile.

« Art. 60. — Ogni aeromobile deve portare, fissata in maniera visibile alla navicella o alla fusoliera, una targa di identità di metallo, sulla quale devono essere incisi il nome, il cognome e il domicilio del proprietario, e le marche di nazionalità e di immatricolazione dell'aeromobile.

« Art. 61. — Tutte le lettere dell'alfabeto possono essere impiegate per formare le combinazioni previste; sono escluse le lettere accentate.

Tuttavia, non possono adoperarsi nè le combinazioni che potrebbero essere confuse col segnale di pericolo (SOS) o con altri segnali dello stesso genere come XXX (segnale d'urgenza), PAN (segnale di urgenza nel servizio radioelettrico per l'aeronautica) e TTT (segnale di sicurezza), nè le combinazioni di cinque lettere indicate nella seconda parte del codice internazionale delle segnalazioni.

« Art. 62. — Le marche di nazionalità e di immatricolazione di un aeromobile e il suo indicativo di chiamata sono identici.

L'indicativo di chiamata deve essere adoperato ogni qualvolta l'aeromobile debba emettere o ricevere segnali fatti con la radiotelegrafia o con qualsiasi altro mezzo di comunicazione, salvo per i segnali ottici nel caso in cui non è usato il codice Morse.

Dopo avere iniziato la comunicazione per mezzo dell'indicativo di chiamata composto di cinque lettere, la stazione d'aeromobile può adoperare un indicativo abbreviato, costituito:

a) in radiotelegrafia, dalla prima e dall'ultima lettera dell'indicativo completo di cinque lettere;

b) in radiotelefonia, da tutto il nome del proprietario dell'aeromobile (compagnia o privato) o da una parte di detto nome, seguiti dalle due ultime lettere della marca di immatricolazione.

Nel caso di comunicazioni per mezzo di segnali ottici, se non si adopera il codice Morse, si usano i metodi ordinari.

Le disposizioni che precedono, relative all'indicativo di chiamata, non concernono le regole speciali relative alle segnalazioni e radiosegnalazioni previste al successivo capo 3°, sezione 2ª del presente titolo ».

Art. 5.

L'articolo 64 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 64. — Ogni aeromobile, sia straniero che italiano, proveniente dall'estero o all'estero diretto, deve effettuare la discesa o la partenza nell'aeroporto doganale più vicino al punto di transito del confine terrestre o marittimo che esso ha attraversato o deve attraversare.

« Gli aeromobili provenienti dall'estero, i quali abbiano fatto scalo e adempiuto alle prescritte formalità nell'aeroporto doganale più vicino al punto di transito del confine attraversato, possono, dall'aeroporto medesimo, ripartire direttamente per l'estero senza esser tenuti ad un nuovo atterraggio presso l'aeroporto doganale più vicino al punto di uscita, purchè notifichino all'ufficio doganale dell'aeroporto di entrata il proposito di ripartire direttamente per l'estero e provvedano alle vidimazioni necessarie.

« Gli aeromobili provenienti dall'estero, i quali facciano scalo intermedio in più aeroporti, sono sottoposti a visita doganale soltanto nell'aeroporto di primo approdo e in quello di partenza per l'estero. Negli aeroporti intermedi si prescinde, normalmente, dall'intervento della dogana; ma l'autorità aeronautica presente è tenuta a provocare tale intervento e quello della Regia guardia di finanza qualora emergano irregolarità nella rotta o altri indizi che facciano presumere abusi ai danni dell'Amministrazione finanziaria ».

Art. 6.

I capi 3°, 4° e 5° del titolo III dello stesso regolamento sono cosi modificati:

« CAPO 3°.

FANALI E SEGNALAZIONI.

« SEZIONE 1ª. — *Fanali e segnali visivi che gli aeromobili devono portare. Segnali sonori.*

« § 1. — NOZIONI GENERALI.

« Art. 78. — I regolamenti relativi ai fanali che gli aeromobili devono portare sono applicati in qualsiasi condizione di tempo, dal tramonto al levar del sole. Durante questo intervallo, non deve essere acceso alcun altro fanale che possa essere scambiato per i fanali previsti dal presente regolamento. Questi ultimi non devono essere abbaglianti.

« Art. 79. — Se uno dei fanali indicati in questo regolamento viene a spegnersi sull'aeromobile in volo, e non può essere immediatamente riacceso, l'aeromobile deve atterrare non appena possa farlo senza pericolo.

« Art. 79-*bis*. — Se, per difficoltà di fabbricare lampade corrispondenti alle condizioni specificate nel presente regolamento, fosse inevitabile, per i fanali a settore, un incrocio irregolare di detti fanali, il loro raggio deve essere ridotto al minimo possibile; non deve esistere alcun settore senza fanale visibile.

« Art. 80. — Le disposizioni della presente sezione non pregiudicano l'applicazione dei regolamenti speciali emanati relativamente ai fanali supplementari di segnalazione o di posizione per gli aeromobili militari, per gli aeromobili esclusivamente adibiti a un servizio di Stato, o per gli aeromobili in gruppo. Tali disposizioni non impediscono l'impiego di eventuali segnalazioni di riconoscimento adottate dal proprietario dell'aeromobile, previa autorizzazione del Ministero dell'aeronautica.

« § 2. — FANALI E SEGNALI VISIVI DEGLI AEROMOBILI.

« A) *Aerodine munite di organo motopropulsore.*

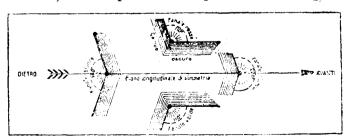
« Art. 81. — Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, che si trova in volo o manovra sulla pista di atterraggio di un aeroporto terrestre, deve portare i seguenti fanali:

a) a destra, un fanale verde sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 110°, formato da due piani verticali, uno dei quali parallelo al piano di simmetria dell'aeromobile e diretto in avanti, e l'altro diretto verso destra; questo fanale deve essere visibile a una distanza minima di almeno otto chilometri;

b) a sinistra, un fanale rosso sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 110°, formato da due piani verticali, uno dei quali parallelo al piano di simmetria dell'aeromobile e diretto in avanti e l'altro diretto verso destra; questo fanale deve essere visibile a una distanza minima di almeno otto chilometri;

c) di dietro, un fanale bianco disposto in modo da far vedere verso la parte posteriore una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 140°, formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno cinque chilometri.

Se, per l'applicazione delle norme del presente articolo, uno dei fanali deve essere costituito da più fanali, il campo di visibilità di ciascuno di essi deve essere limitato in guisa che solo un fanale alla volta sia visibile.

Quando l'aerodina abbia una larghezza massima inferiore a 20 metri, i fanali prescritti nel presente articolo possono

Vista schematica in piano dei fanali.

essere combinati in una o più lampade situate al centro, purchè siano soddisfatte le condizioni previste nel presente articolo relative al colore e alla visibilità.

« Art. 82. — Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, che si trovi in movimento sulla superficie dell'acqua, deve portare i seguenti fanali:

a) se è in grado di manovrare e non è presa a rimorchio, i fanali indicati nell'articolo 81 e inoltre, in avanti, un fanale banco disposto in modo da proiettare all'innanzi una luce ininterrotta, per tutta l'apertura di un angolo diedro di 220° formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno cinque chilometri;

b) se è rimorchiata, i fanali indicati nell'articolo 81;

c) se non è più in grado di manovrare, due fanali rossi situati verticalmente l'uno al disotto dell'altro, nel posto in cui possono essere meglio visti, separati da un intervallo di almeno un metro; tutti e due devono essere visibili, da ogni punto dell'orizzonte, a una distanza di almeno tre chilometri, e inoltre:

se l'aerodina « ha corso », i fanali indicati nell'articolo 81;

se non « ha corso », il fanale indicato nella lettera *c*) dell'articolo 81;

d) se rimorchia un'altra aerodina, i fanali indicati nell'articolo 81, e inoltre due fanali bianchi posti in avanti verticalmente l'uno al disopra dell'altro, situati nel posto ove possono essere meglio visti, e separati l'uno dall'altro da un intervallo di almeno m. 1,80; tutti e due devono essere visibili a una distanza di almeno cinque chilometri in un angolo diedro di 220° formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile.

« Art. 82-*bis*. — Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, sia essa all'àncora o ammarata sulla superficie dell'acqua, deve portare i seguenti fanali:

a) in tutti i casi, al centro, sul davanti, nel posto in cui può esser meglio visto, un fanale bianco visibile da ogni punto dell'orizzonte a una distanza di almeno due chilometri;

b) se ha quarantacinque metri o più di lunghezza massima, all'indietro o vicino alla parte posteriore, più in basso dei fanali specificati nel precedente comma *a*), un fanale bianco, visibile da ogni punto dell'orizzonte, a una distanza di almeno due chilometri;

c) se la sua larghezza massima è di quarantacinque metri o più, oltre ai fanali prescritti nel presente articolo, un fanale bianco disposto in ciascuno dei lati in modo da delimitare la larghezza dell'aeromobile e visibile possibilmente da ogni punto dell'orizzonte a una distanza di almeno due chilometri.

« B) *Alianti e palloni liberi.*

« Art. 83. — In tutti i casi in cui, conformemente alle norme contenute nella presente sezione, le aerodine munite di organo motopropulsore devono portare dei fanali, gli alianti devono avere un fanale rosso il più possibilmente visibile da ogni direzione.

« Art. 83-*bis*. — Un pallone libero deve portare un fanale rosso, situato a cinque metri al minimo e a dieci al massimo al disotto della navicella e visibile possibilmente da tutte le direzioni a una distanza di almeno quattro chilometri.

« C) *Palloni frenati e cervi volanti.*

« Art. 84. — Un pallone frenato o un cervo volante, quando è sollevato a un'altezza superiore ai sessanta metri dal suolo, o a qualsiasi altezza nel caso in cui si trovi a una distanza di almeno cinque chilometri da un aeroporto o da una rotta aerea riconosciuta, deve portare un fanale bianco situato verticalmente a quattro metri al disopra di un fanale rosso; entrambi i fanali devono esser visibili, possibilmente da tutte le direzioni a una distanza di almeno quattro chilometri. Il fanale bianco deve essere situato a cinque metri almeno e a dieci al massimo al disotto della navicella, o, se non c'è navicella, al disotto della parte inferiore del pallone o del cervo volante. Il cavo di ormeggio deve portare, ad intervalli di almeno trecento metri a partire dal gruppo dei due fanali previsto al presente comma, altri gruppi analoghi di due fanali bianco e rosso. Se il gruppo inferiore è nascosto dalle nuvole, il gruppo addizionale deve essere situato al disotto della base delle nuvole. Inoltre, la posizione dell'oggetto al quale il pallone o cervo volante è ormeggiato al suolo deve essere contrassegnato da un gruppo simile di tre fanali a luce intermittente, disposti sopra un piano orizzontale ai vertici di un triangolo visibilmente equilatero di almeno venticinque metri di lato; il lato di questo triangolo, perpendicolare alla proiezione orizzontale del cavo, è limitata da due fanali rossi; il terzo fanale, di colore verde, è sistemato al lato opposto della direzione del cavo.

« Art. 84-*bis*. — Di giorno, il cavo di ormeggio di un pallone frenato deve portare, a intervalli di almeno duecento metri a partire dalla navicella, o, se non vi è navicella, dalla parte inferiore del pallone, delle maniche a vento di almeno quaranta centimetri di diametro a due metri di lunghezza, a strisce alternate bianche e rosse di cinquanta centimetri di larghezza.

« Art. 84-*ter*. — Di giorno, il cavo di ormeggio di un cervo volante deve essere contrassegnato secondo quanto è prescritto nel precedente articolo 84-*bis* per il cavo di ormeggio di un pallone frenato, o da fiamme di carta resistente, situate a intervalli di cento metri a partire dalla parte inferiore del cervo volante. Queste fiamme, che devono avere una lunghezza di almeno ottanta centimetri e una larghezza massima di almeno trenta centimetri, devono essere contraddistinte da fasce alternate bianche e rosse di dieci centimetri.

« Art. 84-*quater*. — In deroga alle norme contenute nei tre articoli precedenti, i palloni frenati e i cervi volanti impiegati per osservazioni meteorologiche, che, a causa della loro insufficiente forza ascensionale, non potessero portare i fanali e i segnali prescritti, possono essere innalzati, ma solamente al disopra delle zone segnalate come pericolose negli avvisi ai naviganti. Tuttavia, la posizione dell'oggetto al quale il pallone od il cervo volante è ormeggiato al suolo deve essere segnalata conformemente a quanto è indicato nell'articolo 84.

« D) *Dirigibili.*

« Art. 85. — Salvo il disposto dell'articolo 86, un dirigibile in volo deve portare i seguenti fanali:

a) nella parte anteriore, un fanale bianco, disposto in maniera da proiettare in avanti una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 220°, formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno otto chilometri;

b) sul lato destro, un fanale verde disposto in maniera da proiettare una luce ininterrotta su tutta l'apertura di un angolo diedro di 110°, formato da due piani verticali, di cui uno parallelo al piano di simmetria dell'aeromobile e diretto in avanti e l'altro diretto verso destra; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno otto chilometri;

c) sul lato sinistro, un fanale rosso disposto in maniera da proiettare una luce ininterrotta per tutta l'apertura di

un angolo diedro di 110°, formato da due piani verticali, di cui uno parallelo al piano di simmetria dell'aeromobile e diretto in avanti e l'altro diretto verso sinistra; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno otto chilometri;

d) nella parte posteriore, un fanale bianco disposto in maniera da proiettare all'indietro una luce ininterrotta per tutta l'apertura di un angolo diedro di 140°, formato da due piani verticali e diviso in due parti eguali dal piano di simmetria dell'aeromobile; questo fanale deve essere visibile a una distanza di almeno cinque chilometri.

Se, per l'applicazione delle norme contenute nel presente articolo, uno dei fanali deve essere sostituito da più fanali, il campo di visibilità di ciascuno di essi deve essere limitato in guisa che solo un fanale alla volta sia visibile

« Art. 86. — Un dirigibile in volo che non è in grado di manovrare o che ha volontariamente arrestato i motori, o che è rimorchiato, deve portare davanti e di dietro i fanali indicati nelle lettere *a*) e *d*) dell'articolo 85 e inoltre, al disotto, due fanali rossi disposti verticalmente a quattro metri uno dall'altro; il fanale superiore situato a otto metri dal piano inferiore della navicella di direzione e ambedue visibili, possibilmente da tutte le direzioni, a una distanza di almeno quattro chilometri.

Inoltre, e solo se « ha corso », deve portare i fanali laterali indicati nelle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 85.

Di giorno deve mostrare due sfere o oggetti neri, di almeno sessanta centimetri di diametro, situati verticalmente a quattro metri l'uno dall'altro: il più elevato dei due deve essere a otto metri al disotto della navicella di direzione; entrambi devono essere visibili da tutte le direzioni. Per adempiere a queste condizioni, i segnali, all'occorrenza, possono essere raddoppiati.

« Art. 87. — Un dirigibile ormeggiato a un pilone di ormeggio deve portare, all'indietro o presso la parte posteriore, un fanale bianco, visibile e, possibilmente da tutte le direzioni, a una distanza di almeno cinque chilometri.

« Art. 87-*bis*. — Un dirigibile trattenuto al suolo o alla superficie dell'acqua da un cavo deve portare sul davanti il fanale bianco indicato nella lettera *a*) dell'articolo 85 e all'indietro il fanale bianco indicato nella lettera *d*) dello stesso articolo. Inoltre, il dirigibile e il cavo di ormeggio devono essere illuminati e segnalati conformemente a quanto è indicato negli articoli 84 e 84-*bis* circa i palloni frenati.

« Art. 87-*ter*. — Un dirigibile in procinto di ormeggiarsi, quantunque considerato in movimento e come non più in grado di manovrare, deve portare solo i fanali indicati nell'articolo 85, fino al momento in cui è definitivamente ormeggiato.

« § 3. — SEGNALI SONORI.

« Art. 88. — In caso di nebbia, di foschia, di neve o di pioggia, sia di giorno che di notte, un aeromobile sull'acqua deve emettere i seguenti segnali sonori:

a) se non è ancorato nè ormeggiato, un suono, a intervallo di due minuti, consistente in due chiamate della durata di circa cinque secondi, separati da un intervallo di circa un secondo;

b) se è ancorato od ormeggiato, il suono rapido di una campana o di un gong sufficientemente potente, prolungato per la durata di circa cinque secondi, con intervalli di un minuto al massimo.

« SEZIONE 2ª. — *Segnalazioni.*

« § 1. — NOZIONI GENERALI.

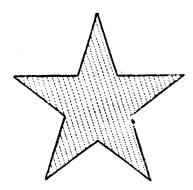
« Art. 89. — Il significato dato nella presente sezione alle diverse segnalazioni, ai fanali e ai segnali, è ad essi esclusivamente riservato. L'ubicazione dei segnali al suolo e delle aree di segnalazioni previste dal § 2 della presente sezione, sugli aeroporti aperti al traffico pubblico, sono possibilmente indicati negli avvisi agli aeronaviganti e nelle piante degli aeroporti.

« § 2. — SEGNALAZIONI, FANALI E SEGNALI A TERRA SUGLI AEROPORTI APERTI AL PUBBLICO E NELLE LORO ADIACENZE.

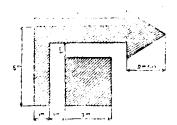
« Art. 90. — Su ogni aeroporto terrestre aperto al servizio pubblico, i limiti della pista d'atterraggio sono resi nettamente visibili, per mezzo di speciali segnalazioni, sia agli aeromobili in volo che agli aeromobili manovranti sulla pista stessa. Inoltre, nella pista d'atterraggio è tracciato un segno circolare. Tutti gli ostacoli esistenti sulla pista d'atterraggio devono essere nettamente segnalati. Nel caso in cui una parte della pista segnalata diventi inutilizzabile, questa zona deve essere delimitata con segnali e bandiere ben visibili e può essere inoltre indicata per mezzo di uno o più X ben visibili.

« Art. 91. — Su ogni aeroporto aperto al pubblico servizio, la direzione del vento deve essere chiaramente indicata, sulla pista d'atterraggio, con uno dei mezzi conosciuti, come maniche a vento, segnali fumogeni, ecc. o con più di tali mezzi.

Se esiste un « T » di atterraggio, esso serve per indicare il senso obbligatorio di atterraggio e di decollo, anche se questo senso non corrisponde alla direzione del vento. Normalmente, questo « T » è disposto in maniera tale che il tratto lungo del « T » sia nella direzione del vento ed il tratto trasversale sia situato sulla estremità del tratto più lungo del « T », dalla parte da dove soffia il vento. Se non c'è vento o se il vento è debole e irregolare, il « T » è fissato nella direzione nella quale deve effettuarsi l'atterraggio o il decollo, e tale fatto è segnalato dalla presenza di una sfera issata all'antenna delle segnalazioni e bene in vista sia per gli aeromobili in volo, sia per quelli che manovrano sulla pista d'atterraggio.

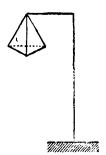
« Art. 91-*bis*. — Quando, eccezionalmente, su alcuni aeroporti, la pista d'atterraggio è considerata come divisa in due zone sensibilmente eguali, l'una per il decollo l'altra per l'atterraggio degli aeromobili, come è previsto all'articolo 116, tale speciale disposizione è indicata da una stella piena

a cinque punte (costituita da un pentagono regolare non convesso tale da poter essere inscritto in un cerchio di almeno quindici metri di diametro).

« Art. 91-*ter*. — Quando, conformemente all'articolo 109, è sospesa temporaneamente, sia totalmente che parzialmente per un dato aeroporto, l'applicazione delle regole speciali della circolazione aerea previste nella sezione 3ª del presente capo, la sospensione deve essere indicata da un drappo rosso quadrato di almeno tre metri di lato, situato orizzontalmente.

Se, durante la sospensione, è prescritto, fra l'altro, che le virate da effettuarsi al difuori della pista di atterraggio e quelle necessarie all'atterraggio e al decollo degli aeromobili, menzionate agli articoli 110, lettera *b*) e 114, debbano essere effettuate a destra, il drappo rosso quadrato prescritto all'articolo precedente deve essere da due parti bordato da un drappo rettangolare rosso, avente la larghezza di almeno un metro, distaccato dal drappo centrale di almeno un metro. All'estremità dei drappi rettangolari deve essere situato un triangolo rosso, in guisa da indicare che il senso della virata è a destra.

Tuttavia, se la sospensione ha per solo scopo di fare effettuare la virata a destra, il drappo quadrato rosso non è collocato.

« Art. 91-*quater*. — Quando speciali circostanze determinino un divieto di atterraggio che possa prolungarsi, si impiega un drappo rosso quadrato, di almeno tre metri di lato, situato orizzontalmente, le cui diagonali sono coperte da due bordi gialli di almeno cinquanta centimentri di larghezza disposti ad « X ».

Quando le cattive condizioni della pista di atterraggio o altre ragioni impongano l'applicazione di speciali precauzioni per l'atterraggio, si può impiegare un drappo rosso quadrato, di almeno tre metri di lato, situato orizzontalmente, di cui una delle diagonali sarà coperta da una fascia gialla di almeno cinquanta centimentri di larghezza.

Quando stia per effettuarsi un atterraggio a comando radio elettrico, tale fatto è segnalato innalzando su un'antenna una piramide triangolare equilatera di colore giallo e di almeno due metri di lato.

L'impiego dei segnali previsti dai commi secondo e terzo del presente articolo è facoltativo.

« Art. 91-*quinquies*. — I segnali menzionati nei precedenti articoli 91 a 91-*quater* sono, possibilmente, disposti in una zona speciale dell'aeroporto, scelta come area di segnalazione; eccezionalmente, i segnali indicatori del vento e il « T » d'atterraggio, menzionato all'articolo 91, possono essere disposti in altra parte.

« Art. 91-*sexies*. — Durante i periodi di cattiva visibilità, si utilizzano di giorno, in quanto sia possibile e nella misura che sarà necessaria, i segnali prescritti per l'illuminazione notturna.

« Art. 92. — Su qualunque aeroporto aperto all'uso pubblico e adibito ai voli notturni, durante le ore d'inizio del servizio notturno devono applicarsi le disposizioni seguenti:

a) *Fanali pericolosi*.

Su un aeroporto o nelle sue vicinanze non devono essere collocati segnali luminosi tali da compromettere la sicurezza degli aeromobili, sia provocandone l'abbagliamento, sia creando confusione con i fanali o segnali prescritti nel presente regolamento, sia impedendo la ricezione visiva distinta di detti segnali e fanali.

b) *Fari d'aeroporto*.

La posizione dell'aeroporto può essere indicata per mezzo di un faro luminoso.

« Art. 92-*bis*. — Su ogni aeroporto terrestre aperto all'uso pubblico e adibito ai voli notturni, durante le ore fissate per l'orario notturno, si applicano le disposizioni seguenti:

a) *Illuminazione degli ostacoli*:

Sono disposti fanali rossi fissi:

1° su tutti gli ostacoli che si trovino nell'interno della pista d'atterraggio e che costituiscano un pericolo per gli aeromobili in manovra su tale pista;

2° possibilmente, su tutti gli ostacoli che si trovino ad una distanza inferiore a mille metri dal perimetro della pista d'atterraggio, e che costituiscano un pericolo per gli aeromobili che si avvicinino all'aeroporto o che siano in procinto di lasciarlo, in maniera normale. Nel caso che fosse impossibile apporre sugli ostacoli fanali rossi fissi, la loro proiezione orizzontale e la loro posizione deve essere indicata, possibilmente, da fanali rossi a lampo o da luci intermittenti situate al livello o in prossimità del suolo.

b) *Illuminazione del « T » d'atterraggio e degli indicatori del vento*:

Il « T » d'atterraggio, se impiegato, e almeno uno degli indicatori del vento, sono illuminati a mezzo di fanali fissi, preferibilmente bianchi.

c) *Illuminazione dei segnali*:

I segnali disposti sull'area di segnalazione devono essere opportunamente illuminati.

d) *Illuminazione della pista d'atterraggio*:

1° la pista d'atterraggio o la parte di essa sulla quale devono effettuarsi gli atterraggi, deve essere illuminata, durante le manovre d'atterraggio, da un proiettore o da un sistema di proiettori;

2° in mancanza di proiettori, deve essere impiegato uno dei metodi seguenti:

Primo metodo: è disposta al suolo una linea di fanali distanti cinquanta metri l'uno dall'altro; questa linea comprende, da una parte, una sezione centrale di sei fanali bianchi indicanti che l'atterraggio deve farsi sulla parte adiacente alla pista d'atterraggio e da un lato o dall'altro di questa linea; dall'altra parte, almeno due fanali verdi situati all'una delle estremità e almeno due fanali rossi all'altra estremità per indicare che gli atterraggi devono essere effettuati partendo dai segnali verdi e andando in direzione dei fanali rossi.

Secondo metodo: sono disposti fanali al suolo secondo la forma di un « T » il cui tratto maggiore è formato da almeno quattro fanali in linea retta di almeno duecentocinquanta metri. I fanali situati alla base del « T » indicano la direzione nella quale l'aeredina deve iniziare l'atterraggio ed il tratto trasversale del « T » indica il luogo ove deve terminare il rullaggio. Gli atterraggi devono essere effettuati dalle due parti del tratto maggiore del « T », ma sempre parallelamente a questa linea; nel caso in cui la zona situata da una parte o dall'altra del tratto maggiore del « T » presenti ostacoli, il fanale indicante la barra trasversale di questa parte del « T » deve essere soppresso e l'atterraggio deve effettuarsi dalla parte opposta.

La direzione d'atterraggio e di partenza è indicata con l'uno o con l'altro dei metodi sopra indicati. Di conseguenza il « T » d'atterraggio non è utilizzato.

e) *Illuminazione d'avvicinamento*:

Il settore o i settori più favorevoli per l'accesso alla pista d'atterraggio possono essere indicati da due fanali verdi.

f) *Illuminazione di delimitazione*:

Il perimetro della pista d'atterraggio è illuminato da fanali fissi di colore giallo arancione normalmente disposti ogni cento metri. Tuttavia:

1° quando lungo il perimetro di questa pista si trovino ostacoli, i fanali che servono a illuminarli possono servire da fanali di delimitazione;

2° quando i segnali di delimitazione hanno la forma di strisce, possono essere di colore rosso;

3° quando le condizioni locali permettono di impiegare come fanali di delimitazione solo lampade a gas, questi fanali possono essere resi intermittenti;

4° quando il perimetro della pista d'atterraggio non può essere illuminato, soltanto le due estremità di questa pista, tra le quali gli aeromobili possono circolare senza alcun pericolo, sono indicate per mezzo di fanali fissi di colore giallo arancione.

« Art. 92-*ter*. — Su ogni idroscalo aperto all'uso pubblico e utilizzato per voli notturni si applicano le norme previste nell'articolo precedente, salvo manifesta impossibilità.

« § 3. — SEGNALI DI SOCCORSO, D'URGENZA E DI SICUREZZA.

« Art. 93. — Le seguenti disposizioni generali si applicano a tutti i segnali di soccorso, di urgenza e di sicurezza:

a) i segnali indicati nel presente paragrafo non possono essere trasmessi se non con l'autorizzazione del comandante o della persona responsabile dell'aeromobile;

b) quando i segnali sono trasmessi per radiotelegrafia o per radiotelefonia, il gruppo o la parola convenzionale è ripetuta tre volte ed è seguita dal gruppo DE e dall'indicativo di chiamata, egualmente ripetuto tre volte, dalla stazione che la emette. Nei casi di chiamata di « sicurezza », deve impiegarsi un'onda di frequenza eguale a quella dei messaggi di « soccorso ».

« A) *Segnali di soccorso*.

« Art. 93-*bis*. — Un aeromobile che si trova sotto la minaccia di un pericolo grave imminente, per domandare soccorso immediato, deve impiegare o mostrare i seguenti segnali, sia insieme, sia separatamente, prima di iniziare la emissione di un messaggio:

a) *in radiotelegrafia*:

il segnale . . . — — — . . . (S.O.S.). Quando tale segnale è emesso per radiotelegrafia con onda di 500 Kc/s (600 m.), deve possibilmente, per essere ricevuto dagli apparecchi automatici della marina, essere seguito dal segnale d'allarme automatico, consistente in una serie di dodici tratti di quattro secondi ciascuno, separati da un intervallo di un secondo;

b) *in radiotelefonia*:

la frase convenzionale « MAY DAY » (corrispondente alla pronuncia italiana « mé dé »);

c) *con segnalazioni visive*:

1° il segnale S.O.S. trasmesso per mezzo di un apparecchio di segnalazioni;

2° una successione di fuochi pirotecnici rossi accesi a corti intervalli;

3° il segnale raggruppante le due bandiere che corrispondono alle lettere NC del codice internazionale dei segnali;

4° il segnale di distanza, formato da una bandiera quadrata avente, al disopra o al disotto, una sfera o qualche cosa di simile;

d) *con segnalazioni sonore*:

1° il segnale . . . — — — . . . trasmesso con un apparecchio sonoro qualunque;

2° un suono continuo emesso da un apparecchio sonoro qualunque.

« B) *Segnali d'urgenza*.

« Art. 93-*ter*. — Un aeromobile, il quale desideri segnalare difficoltà che lo costringono all'atterraggio, senza avere bisogno di soccorso immediato, deve impiegare i seguenti segnali, insieme o separatamente, prima dell'emissione di un messaggio:

1° *in radiotelegrafia*:

il gruppo PAN, le cui lettere devono essere ben separate l'una dall'altra in maniera che il segnale AN non si trasformi nel segnale P;

2° *in radiotelefonia*:

il segnale PAN. Nel caso in cui, per la rapidità delle manovre da effettuare, l'aeromobile non possa emettere il messaggio previsto in radiotelegrafia o in radiotelefonia, il segnale PAN non seguito da alcun messaggio, conserva tale significato.

3° *per segnalazione visiva*:

di giorno: una successione di razzi pirotecnici bianchi,

di notte: una successione di razzi pirotecnici bianchi o una successione di lampi luminosi corti e intermittenti prodotti per mezzo dei fanali di navigazione.

« Art. 93-*quater*. — Un aeromobile che debba trasmettere un messaggio urgentissimo, relativo alla sua propria sicurezza o a quella di un altro aeromobile, di una nave o di un altro veicolo oppure alla sicurezza di una persona qualunque che si trovi a bordo o in vista dell'aeromobile, deve impiegare i segnali seguenti, insieme o separatamente, prima dell'emissione di un messaggio. In linea di massima, questi segnali devono essere indirizzati ad una determinata autorità:

1° *in radiotelegrafia*:

il gruppo XXX. Le lettere di ogni gruppo e i gruppi successivi devono essere nettamente separati gli uni dagli altri;

2° *con segnalazioni visive*:

sia una successione di razzi pirotecnici verdi;

sia una successione di lampi luminosi verdi prodotti per mezzo di un apparecchio di segnalazione.

« C) *Segnali di sicurezza*.

« Art. 93-*quinquies*. — Un aeromobile che sia in procinto di trasmettere un messaggio concernente la sicurezza della navigazione o che debba trasmettere comunicazioni meteorologiche importanti, deve trasmettere i seguenti segnali, insieme o separtamente, prima dell'emissione di un messaggio:

a) se impiega la radiotelegrafia: il gruppo TTT. Le lettere di ciascun gruppo e i gruppi successivi devono essere nettamente separati gli uni dagli altri;

b) se impiega la radiotelefonia: la parola francese *sécurité*.

« § 4. — ALTRI SEGNALI CHE POSSONO ESSERE EMESSI DAGLI AEROMOBILI O INDIRIZZATI AGLI AEROMOBILI.

« Art. 94. — Sugli aeroporti aperti all'uso pubblico, di giorno e di notte, là dove esista un agente che regoli la circolazione, questo agente impiega i segnali visivi seguenti, salva la facoltà prevista al successivo articolo 94-*bis*:

1° per autorizzare spostamenti sulla pista d'atterraggio, escluso il decollo, dirige sull'aeromobile un fascio luminoso bianco intermittente;

2° per autorizzare il decollo, dirige sull'aeromobile un fascio luminoso bianco continuo;

3° per vietare il decollo o qualsiasi spostamento sulla pista, dirige sull'aeromobile un fascio luminoso rosso intermittente.

I segnali suindicati possono essere preceduti dalle tre ultime lettere del gruppo d'immatricolazione dell'aeromobile al quale il segnale è indirizzato; queste lettere sono emesse secondo il codice internazionale Morse impiegando un fascio luminoso dello stesso colore del segnale che deve essere emesso.

« Art. 94-*bis*. — Di giorno, là dove esista sulla pista d'atterraggio un agente che regoli la circolazione, quest'agente può impiegare i segnali seguenti:

1° per autorizzare spostamenti sulla pista d'atterraggio, escluso il decollo, agita una bandiera bianca nella direzione che deve essere seguita;

2° per autorizzare la partenza, abbassa una bandiera bianca nella direzione nella quale deve effettuarsi il decollo.

3° per vietare il decollo o lo spostamento verso il punto di decollo, solleva una bandiera rossa;

4° per vietare l'atterraggio, agita una bandiera rossa al disopra della sua testa, in un piano verticale.

« Art. 94-*ter*. — Un aeromobile, che desideri atterrare di notte, senza esservi costretto, in un aeroporto che abbia personale di guardia, deve, prima di atterrare, domandarne autorizzazione con segnali effettuati sia con la radiotelegrafia o la radiotelefonia, sia anche per mezzo di una lampada o di un proiettore diversi dai fanali impiegati nella navigazione.

Il segnale visivo, emesso col codice internazionale Morse, è composto dalle tre ultime lettere del gruppo d'immatricolazione dell'aeromobile. Questo segnale è ripetuto quante volte è necessario.

La risposta è data da terra all'aeromobile sia per radiotelegrafia o per radiotelefonia, sia per mezzo di un segnale visivo, essendo inteso che, nel caso in cui il permesso è stato domandato per mezzo di un segnale visivo, la risposta è sempre data per mezzo di un segnale visivo. Il segnale visivo consiste nella ripetizione dello stesso segnale di tre lettere, emesso per mezzo dei fanali di segnalazione dell'aeroporto.

Questi fanali di segnalazione devono essere costituiti, sia da un gruppo di fanali disposti su di un piano orizzontale al vertice di un triangolo equilatero avente un lato della lunghezza di uno a tre metri, sia da un fascio luminoso diretto sull'aeromobile.

Il colore verde è impiegato per dare autorizzazione d'atterraggio; il colore rosso per vietare l'atterraggio.

« Art. 95. — In ogni aeroporto, un razzo pirotecnico rosso lanciato da terra, o un fuoco pirotecnico rosso acceso a terra significa, sia di giorno che di notte, che, nonostante ogni precedente autorizzazione, gli aeromobili in volo non devono momentaneamente atterrare e che gli aeromobili manovranti sulla pista d'atterraggio devono cessare i loro spostamenti.

Negli aeroporti muniti del dispositivo triangolare previsto al precedente articolo 94-*ter*, l'emissione, per mezzo di questo dispositivo, di fuochi rossi intermittenti, significa, per gli aeromobili in volo, sia di giorno che di notte, e nonostante ogni precedente autorizzazione, che è loro momentaneamente proibito l'atterraggio.

« Art. 96. — Per comunicare a un aeromobile l'ordine d'atterraggio si impiegano i segnali seguenti:

a) di giorno: una serie di proiettili lanciati a dieci secondi di intervallo, il cui scoppio produce, per ciascuno di essi, una nuvola di fumo nero.

b) di notte: una serie di proiettili lanciati a dieci secondi d'intervallo, il cui scoppio produce fuochi o stelle bianche.

Inoltre, se è necessario designare, in mezzo a molti aeromobili, quello che deve atterrare, si dirige su questo un fascio intermittente di luce bianca.

Tuttavia, quando l'autorità che vuol dare l'ordine d'atterraggio può stabilire una comunicazione radioelettrica con l'aeromobile, l'ordine può essere dato impiegando tale mezzo di comunicazione.

« Art. 96 *bis*. — Per indicare a un aeromobile che si trova in prossimità di una zona vietata e che deve cambiare rotta, sono impiegati i segnali seguenti:

a) di giorno: una serie di proietti lanciati a dieci secondi d'intervallo, il cui scoppio produce, per ciascuno di essi, una nuvola di fumo arancione;

b) di notte: una serie di proietti lanciati a dieci secondi di intervallo, il cui scoppio produce fuochi o stelle color arancione.

Tuttavia, quando l'autorità che vuole imporre il cambiamento di rotta previsto al presente articolo può stabilire una comunicazione radioelettrica con l'aeromobile, l'ordine può essere dato impiegando tale mezzo di comunicazione.

« CAPO 4°.

« NORME PER LA CIRCOLAZIONE AEREA.

« SEZIONE 1ª. — *Norme generali per la circolazione aerea.*

« Art. 97. — Salvo il disposto degli articoli 103 e 107, le aerodine munite di organo motopropulsore devono fare sempre posto alle aerodine sprovviste di organo motopropulsore e agli aerostati; gli aerostati muniti di organo motopropulsore agli aerostati e alle aerodine sprovviste di organo motopropulsore.

« Art. 98. — Un dirigibile in volo che non è più in grado di manovrare, o che ha volontariamente arrestati i motori, deve, per l'applicazione di quanto è disposto nel presente capo, essere considerato come un pallone libero.

« Art. 98-*bis*. — Quando le circostanze lo permettano, un aeromobile può prevedere il rischio di collisione con un altro aeromobile osservando scrupolosamente i rilevamenti successivi di quest'ultimo in direzione e in altezza. Vi è rischio di collisione con l'altro aeromobile, quando nessuno di questi rilevamenti successivi in direzione e in altezza presentano differenze considerevoli e quando la distanza tra i due aeromobili diminuisce.

L'espressione « rischio di collisione » comprende ogni rischio di incidente causato dall'eccessivo ravvicinamento di due aeromobili.

« Art. 99. — Ogni aeromobile, al quale le disposizioni dei precedenti articoli impongano l'obbligo d'allontanarsi da un altro aeromobile per evitare una collisione, deve tenersi a sufficiente distanza dall'altro aeromobile, tenuto conto delle circostanze di fatto.

« Art. 100. — Pur osservando le disposizioni relative ai rischi della collisione contenute nei precedenti articoli 98-*bis* e 99, un aeromobile munito di organo motopropulsore deve sempre manovrare seguendo le regole stabilite dai successivi articoli 101 a 104-*bis*, non appena si accorge che, seguendo la propria rotta, non potrebbe passare senza rischio vicino ad un altro aeromobile.

« Art. 101. — Quando due aeromobili muniti di organo motopropulsore si incontrino di fronte o quasi, ciascuno di essi deve, senza pregiudizio dell'applicazione delle disposizioni dell'art. 97, allontanarsi verso destra.

« Art. 102. — Salvo il disposto degli articoli 91 e 107, quando due aeromobili muniti di organo motopropulsore seguono rispettivamente due rotte che si incrociano, l'aeromobile che vede l'altro alla sua destra deve far posto a quest'ultimo.

« Art. 103. — Un aeromobile che ne raggiunge un altro deve, per oltrepassarlo, scostarsi da quest'ultimo, facendo deviare la propria rotta a destra senza discendere (picchiare).

Un aeromobile che si diriga verso un altro aeromobile seguendo una rotta che formi un angolo di oltre 110° con quella del secondo e perciò in posizione tale che, di notte, non potrebbe vedere nè l'uno nè l'altro dei fanali laterali di quest'aeromobile, è considerato come un aeromobile che voglia oltrepassare quest'ultimo, e nessuna modifica ulteriore della rotta seguita dai due aeromobili può far considerare il primo come un aeromobile che incrocia, agli effetti di questo regolamento, o esimerlo dal mantenere la dovuta distanza dal secondo aeromobile fino a che questi non sia ampiamente oltrepassato.

Poichè, di giorno, l'aeromobile che oltrepassa, nelle condizioni sopra citate, non può sempre sapere con certezza se la sua rotta è nel settore avanti o dietro l'altro aeromobile, deve, se è in dubbio, considerarsi come aeromobile che ne raggiunge un altro e portarsi fuori della rotta di quest'ultimo.

« Art. 104. — Un aeromobile obbligato, dalle norme del presente regolamento, ad allontanarsi dalla rotta di un altro aeromobile, deve, possibilmente, evitare di passare al disopra o al disotto di quest'ultimo o di incrociarlo in avanti.

« Art. 104-*bis*. — Quando le norme del presente regolamento prescrivono a uno dei due aeromobili di fare posto all'altro, quest'ultimo deve mantenere la sua rotta primitiva e la sua velocità. Tuttavia, quando, a causa di nebbia o per altri motivi, i due aeromobili si trovino vicini l'uno all'altro in guisa tale che non possa essere evitata la collisione con la sola manovra del primo aeromobile, l'altro deve manovrare nella maniera più adatta per evitare la collisione.

« Art. 105. — Ogni aeromobile che si trovi circondato da nubi, da nebbia o da foschia, o che si trovi in altre condizioni di cattiva visibilità, deve manovrare con precauzione, tenendo scrupolosamente conto delle circostanze di fatto.

Ogni aeromobile che voli al disotto delle nubi deve mantenersi, per quanto sia possibile senza pericolo, sufficientemente al disotto di esse, in modo che possa vedere ed esser visto facilmente.

« Art. 106. — Per ridurre i rischi di collisione più considerevoli sulle rotte del traffico aereo, devono essere osservate, dalle aerodine e dai dirigibili, per il sorvolo di queste rotte e delle zone adiacenti, le seguenti norme:

a) un aeromobile che navighi servendosi della bussola lungo la linea retta congiungente due punti di una rotta abituale di traffico aereo, deve mantenersi sulla destra di detta linea, a non meno di mille metri di distanza da essa;

b) un aeromobile che segue, sia una rotta di traffico aereo che sia stata ufficialmente riconosciuta, sia una rotta frequentata da aeromobili e indicata al suolo con punti di riferimento (vie, vie ferrate, corsi d'acqua, canali, fiumi) deve mantenersi sulla destra di tale linea, a non meno di trecento metri di distanza da essa;

c) nessun aeromobile deve mantenersi sulla sinistra delle linee o delle rotte stabilite nel presente articolo, a meno che mantenga una distanza sufficiente ad evitare gli aeromobili che seguono tali linee o rotte, conformemente alle disposizioni del presente articolo;

d) un aeromobile che traversi una delle linee o delle rotte stabilite nel presente articolo, deve attraversarle ad angolo retto, il più rapidamente possibile;

e) nel caso di voli in gruppo, l'aeromobile del capo del gruppo deve volare in maniera tale che tutti gli apparecchi del gruppo possano conformarsi alle disposizioni del presente articolo.

« Art. 106-*bis*. — Per facilitare l'applicazione delle norme per la circolazione aerea contenute nel presente regolamento, il pilota di una aerodina munita di organo motopropulsore deve, salvo circostanze eccezionali, prendere posto sul piano di simmetria dell'aerodina sia alla sinistra di detto piano.

« SEZIONE 2ª. — *Norme speciali per la circolazione aerea su tutti gli aeroporti e nelle loro vicinanze.*

« Art. 107. — Su tutti gli aeroporti e nelle loro vicinanze si applicano le seguenti prescrizioni:

a) deve essere lasciata libera la via a tutti gli aeromobili in procinto di atterrare in un aeroporto;

b) nessun aeromobile in procinto di sollevarsi deve tentare di farlo, se vi sia rischio di collisione con un altro aeromobile;

c) se due aerodine munite di organo motopropulsore si avvicinano contemporaneamente ad un aeroporto per atterrarvi, l'aerodina che si trova più in alto deve manovrare per evitare l'altra aerodina che vola ad un livello inferiore; ma quest'ultima, secondo i casi, deve uniformarsi alle disposizioni dell'articolo 103.

« SEZIONE 3ª. — *Norme speciali per la circolazione aerea sugli aeroporti aperti all'uso pubblico e nelle loro vicinanze.*

« § 1. — NOZIONI GENERALI.

« Art. 108. — Le norme della presente sezione si applicano sugli aeroporti aperti all'uso pubblico e nelle loro vicinanze. Esse riguardano soltanto gli aeroporti terrestri e gli idroscali per aerodine munite di organo motopropulsore, le quali sono designate nella presente sezione con la sola parola « aerodine ».

« Art. 108-*bis*. — Sugli aeroporti aperti all'uso pubblico e nelle loro vicinanze, le aerodine non munite di organo motopropulsore devono conformarsi, nella misura del possibile, alle prescrizioni della presente sezione.

« Art. 109. — L'applicazione delle prescrizioni della presente sezione può essere temporaneamente sospesa, parzialmente o totalmente, per un dato aeroporto. In tal caso, la sospensione è indicata per mezzo degli speciali segnali previsti all'articolo 91-*ter*.

« Art. 109-*bis*. — Sugli aeroporti terrestri, una zona neutra, situata lungo il perimetro della pista d'atterraggio o nelle vicinanze degli *hangars*, può essere destinata alla manovra a terra delle aerodine.

« § 2. — SORVOLO DELLA PISTA D'ATTERRAGGIO O DELLE SUE ADIACENZE.

« Art. 110. — Salvo speciale regolamentazione locale:

a) è proibito alle aerodine sorvolare una pista d'atterraggio a meno di settecento metri d'altezza, fatta eccezione per il caso di decollo o d'atterraggio;

b) qualunque aerodina che vola al difuori di una pista di atterraggio, a una distanza di almeno duemila metri dal punto più prossimo alla pista, deve, a meno che essa si trovi a una quota superiore a settecento metri, mantenersi alla destra della pista d'atterraggio.

Art. 111. — È proibito alle aerodine di effettuare esercizi acrobatici in prossimità degli aeroporti, a una distanza inferiore a quattromila metri dal punto più prossimo al perimetro dell'aeroporto, a meno che esse si tengano ad un'altezza superiore a duemila metri.

« Art. 112. — Quando un'aerodina sta per atterrare servendosi di guida radioelettrica, le altre aerodine, per evitare la collisione, devono conformarsi ai regolamenti locali eventualmente applicabili o, in mancanza di tali regolamenti, volare alla minor quota possibile, sotto le nubi.

« Art. 113. — Nessun pallone frenato o cervo volante può elevarsi in prossimità di un aeroporto, salvo speciale autorizzazione.

« § 3. — NORME DA OSSERVARE PER LE PARTENZE E GLI ATTERRAGGI.

« Art. 114. — Se un'aerodina che parte da un aeroporto o è sul punto d'atterrarvi effettua una virata, deve farlo nettamente al di fuori della pista d'atterraggio e a sinistra, cioè nel senso contrario al movimento delle lancette dell'orologio, in maniera che, durante la virata, la pista d'atterraggio si trovi sempre alla sua sinistra.

Eccezionalmente, la virata deve essere fatta a destra quando è esposto il segnale indicato nel comma secondo o nel comma terzo dell'art. 91-*ter*.

« Art. 115. — Ogni aerodina che si innalzi da un aeroporto o che vi atterri deve farlo con vento di prua, salvo impedimento risultante dalle condizioni locali. Tuttavia, se esiste un « T » d'atterraggio, come è previsto nel capoverso dell'art. 91, o una linea di fanali come è previsto all'articolo 92-*bis*, comma *d*), numero 2°, l'aerodina deve innalzarsi o atterrare nel senso indicato dal « T » (cioè seguendo la direzione del tratto maggiore del « T » verso la barra trasversale del « T ») o della linea dei fanali.

L'atterraggio deve essere preceduto da una discesa in linea retta la cui manovra si inizi almeno a trecento metri al di fuori del perimetro della pista d'atterraggio.

Ogni aerodina che atterri in un aeroporto deve lasciare nettamente alla sua sinistra ogni altra aerodina che abbia già atterrato o che è in procinto d'atterrare o di sollevarsi.

Ogni aerodina che si sollevi da un aeroporto deve lasciare nettamente alla sua sinistra ogni aerodina che sia già in procinto di sollevarsi.

Pure osservando scrupolosamente le regole del presente articolo, ogni aerodina in procinto di atterrare o di sollevarsi deve lasciare alla sua destra uno spazio sufficiente per permettere ad altre aerodine di atterrare o di sollevarsi.

In un aeroporto è proibito il decollo o l'atterraggio simultaneo di due o più aerodine, a meno che esso non sia stabilito prima.

Ai fini del presente articolo, due o più aerodine che si sollevino o che atterrino simultaneamente, previa intesa, sono considerate come una sola aerodina.

« Art. 116. — Eccezionalmente, su taluni aeroporti la pista d'atterraggio può essere considerata come divisa in due zone quasi eguali, per mezzo di un piano verticale orientato nel senso della partenza e dell'atterraggio, definito al precedente articolo 115, comma primo. Per un osservatore situato con la faccia in direzione delle partenze e degli atterraggi, la zona di destra è quella destinata agli atterraggi, la zona di sinistra quella riservata alle partenze. Questa prescrizione speciale deve essere indicata per mezzo del segnale previsto all'articolo 91-*bis*.

Un'aerodina che atterri su uno di tali aeroporti, deve farlo secondo quanto è previsto all'articolo 115, commi primo e secondo, mantenendosi il più possibile a sinistra nella zona riservata a tale scopo e lasciando nettamente alla sua sinistra ogni altra aerodina che abbia già atterrato o che sia in procinto di farlo.

Ogni aerodina che si sollevi da un aeroporto deve farlo secondo quanto è prescritto dall'articolo 115, mantenendosi il più possibile a sinistra nella zona riservata a questo scopo ma lasciando nettamente alla sua sinistra qualunque altra aerodina che sia già in procinto di innalzarsi.

« Art. 117. — Negli aeroporti terrestri dotati di un servizio di controllo, un'aerodina che si diriga verso la pista d'atterraggio per sollevarsi, non deve farlo prima di averne ricevuta autorizzazione per mezzo del segnale previsto dall'articolo 91, numero 2°, o dall'articolo 94-*bis*, numero 2°.

« § 4. — NORME DA OSSERVARE PER LE MANOVRE A TERRA.

« Art. 118. — Negli aeroporti terrestri, ogni aerodina che manovra al suolo sulla pista d'atterraggio deve manovrare, normalmente, nel senso dell'atterraggio. Tuttavia essa, al fine di abbreviare il percorso, può attraversare la pista d'atterraggio per raggiungere il posto di decollo o la periferia, a condizione che, nello spostarsi, effettui tutte le manovre a sinistra, che lasci via libera a tutte le aerodine che partono o che atterrano, e che si uniformi alle regole generali della circolazione aerea indicate negli articoli 101 a 104-*bis*.

Le norme sugli aeroporti terrestri, contenute nel precedente comma, si applicano egualmente agli idroscali, salvo il disposto dell'articolo 120.

« Art. 119. — Sugli aeroporti muniti di servizio di controllo, oltre all'osservanza delle prescrizioni contenute nell'articolo 118, ogni aerodina non deve dirigersi verso la pista d'atterraggio prima che ne abbia ricevuta l'autorizzazione per mezzo dei segnali previsti dall'articolo 91, numero 1°, o dall'articolo 94-*bis*, numero 1°.

« SEZIONE 4ª. — *Norme relative agli aeromobili che si trovano alla superficie dell'acqua o in prossimità di essa.*

« Art. 120. — Ogni aeromobile che manovra sull'acqua con i propri mezzi deve conformarsi ai regolamenti stabiliti per evitare le collisioni in mare e deve essere considerato come un bastimento a vapore.

Tuttavia:

a) uniformandosi alle norme citate, non si deve perdere di vista il fatto che i bastimenti a vapore, negli spazi limitati, non possono manovrare in modo da evitare una collisione con gli aeromobili;

b) l'aeromobile porta solamente i fanali specificati nella sezione 1ª del capo 2° del presente titolo e non quelli prescritti per i bastimenti a vapore per evitare le collisioni in mare; esso non fa uso dei segnali sonori prescritti nei citati regolamenti, salvi i casi specificati agli articoli 88 e 93-*bis*, comma *d*), e non è tenuto a riceverli.

Inoltre, ogni aeromobile in volo o che manovra in prossimità della superficie dell'acqua deve, in quanto possibile, tenersi lontano dai bastimenti ed evitare di ostacolarne la navigazione.

« CAPO 5°.

« NORME COMUNI AI DUE CAPI PRECEDENTI.
« DISPOSIZIONI VARIE.

« SEZIONE 1ª. — *Definizioni.*

« Art. 121. — Ai fini del presente regolamento:

Un aeromobile è considerato posto « alla superficie dell'acqua » quando una parte qualunque di esso si trova a contatto con l'acqua.

Un aeromobile nell'aria o alla superficie dell'acqua è considerato « in movimento » quando non è attaccato nè al suolo, nè ad un oggetto fisso situato sul suolo o sull'acqua.

Un aeromobile in movimento nell'aria o alla superficie dell'acqua è considerato come « avente corso » (*ayant de l'erre*) quando ha una velocità relativa, rispettivamente, in rapporto all'aria o all'acqua.

Un aeromobile è considerato come « non più in grado di manovrare » quando non è più capace di eseguire una delle manovre prescritte, per ciò che lo riguarda, sia nel presente regolamento che nei regolamenti per evitare le collisioni in mare.

La parola « visibile », quando è applicata ai fanali, significa visibile a notte oscura con atmosfera limpida. Gli angoli di visibilità designati nel presente regolamento si riferiscono all'aeromobile nella posizione normale di volo rettilineo e orizzontale.

L'espressione « piano di simmetria », applicata a un aeromobile, significa il piano di simmetria passante per l'asse longitudinale dell'aeromobile stesso.

L'espressione « pista d'atterraggio » indica la parte di un aeroporto riservata alle partenze e agli atterraggi di aeromobili.

I termini « atterrare » e « atterraggio » si applicano, salvo disposizioni contrarie, tanto all'atterraggio che all'ammaraggio.

« SEZIONE 2ª — *Disposizioni varie.*

« Art. 122. — È vietato lanciare da un aeromobile in volo altra zavorra che sabbia fina od acqua.

« Art. 123. — Uniformandosi alle norme del capo 4° del presente titolo, non devono mai perdersi di vista i pericoli di navigazione e di collisione, od ogni altra circostanza che possa rendere necessario di non osservare le norme stesse per evitare un pericolo immediato.

« Art. 124. — Nessuna disposizione del presente regolamento può essere invocata per esonerare l'aeromobile, il suo proprietario, il suo pilota, il suo equipaggio, dalle conseguenze di negligenza nell'uso dei fanali o delle segnalazioni,

o nel servizio di vedetta, o di negligenza nell'osservanza delle precauzioni richieste nella pratica della navigazione aerea in condizioni normali o speciali.

« Art. 125. — Le prescrizioni del presente regolamento non pregiudicano la emanazione, anche in deroga alle prescrizioni stesse, di norme speciali relative alla circolazione degli aeromobili sul territorio dello Stato, nella vicinanza degli aeroporti o in altri luoghi, che siano giustificate da circostanze eccezionali. Tali norme sono comunicate alla Commissione internazionale per la navigazione aerea e l'osservanza di esse è obbligatoria per tutti i proprietari, i piloti e gli equipaggi degli aeromobili ».

Art. 7.

L'articolo 131, numero 7°, dello stesso regolamento è così modificato:

« 7° stazione radiotelegrafica o radiotelefonica, secondo quanto è previsto dai successivi articoli 173 e seguenti ».

Art. 8.

L'articolo 137 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 137. — Sono considerati aeromobili da trasporto pubblico gli aeromobili impiegati per trasportare persone o cose mediante compenso di qualsiasi natura, ovvero anche senza compenso, se il trasporto è effettuato da una impresa esercente trasporti aerei ».

Art. 9.

L'articolo 138 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 138. — Sono considerati aeromobili da lavoro aereo gli aeromobili impiegati a scopi industriali o commerciali ovvero a qualsiasi altro scopo di lucro, all'infuori dei trasporti indicati nel precedente articolo 137 ».

Art. 10.

L'articolo 139 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 139. — Sono considerati aeromobili da turismo gli aeromobili impiegati a scopi diversi da quelli indicati nei due precedenti articoli ».

Art. 11.

L'articolo 173 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 173. — Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, il cui peso totale massimo autorizzato sia uguale o superiore a duemila chilogrammi e ogni dirigibile, adibiti alla navigazione aerea internazionale, devono essere muniti di una stazione di radiocomunicazioni per la emissione o per la ricezione, atta al normale funzionamento in volo, quando debbano effettuare un viaggio in una delle seguenti condizioni:

a) interamente di giorno, su un percorso senza scalo la cui lunghezza sia prevista superiore a centosessanta chilometri;

b) interamente o parzialmente di notte;

c) su un percorso marino, in cui punto qualsiasi disti più di venticinque chilometri dalla costa.

Ogni aeromobile adibito a trasporti pubblici internazionali e atto a trasportare almeno dieci persone deve essere munito di detta stazione di radiocomunicazioni, indipendentemente dalle condizioni di peso e di viaggio indicate nel comma precedente ».

Art. 12.

L'articolo 174 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 174. — Le stazioni di radiocomunicazioni indicate nel precedente articolo 173 devono essere usate nelle condizioni previste dal regolamento sull'impiego degli apparecchi di radiocomunicazione a bordo degli aeromobili, approvato dalla Commissione internazionale per la navigazione aerea ».

L'articolo 175 è abrogato.

Art. 13.

L'articolo 189 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 189. — Chiamasi *brevetto aeronautico,* ovvero *attestato aeronautico,* il documento che riconosce ed attesta nel titolare la capacità di esercitare a bordo degli aeromobili, secondo le condizioni fissate nel presente regolamento, le speciali mansioni indicate nel brevetto o nell'attestato medesimo.

Esistono le seguenti specie di brevetti e di attestati aeronautici:

1) brevetto di pilota di aerodina munita di organo motopropulsore, suddiviso in:

a) brevetto nazionale di pilota di aerodina da turismo, o di primo grado;

b) brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo, o di secondo grado;

c) brevetto internazionale di pilota di aerodina da trasporto pubblico o da lavoro aereo, o di terzo grado;

2) brevetto di pilota di aliante veleggiatore;

3) brevetto di pilota di pallone libero;

4) brevetto di pilota di dirigibile (di prima, di seconda e di terza classe);

5) brevetto di ufficiale di rotta (di prima e di seconda classe);

6) brevetto di motorista per il servizio a bordo degli aeromobili;

7) brevetto di radioelettricista per il servizio a bordo degli aeromobili (radiotelegrafista o radiotelefonista);

8) attestato di pilota di aliante libratore (delle classi « A » e « B »).

Il Ministero dell'aeronautica si riserva la facoltà di rilasciare, ove lo ritenga opportuno, speciali brevetti o attestati per quei nuovi tipi di aeromobili che venissero in avvenire ad essere creati in relazione al progresso della tecnica e della industria aeronautica ».

Art. 14.

L'articolo 192 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 192. — Nessuno può esercitare le mansioni di pilota (di aerodina munita di organo motopropulsore, di aliante, di pallone libero, di dirigibile), di ufficiale di rotta, di motorista di aeromobile o di radioelettricista di aeromobile, senza avere preventivamente ottenuto il brevetto, o l'attestato, e la licenza rispettivamente prescritti ».

Art. 15.

L'articolo 195 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 195. — Nessun brevetto o attestato può essere rilasciato, se il candidato non abbia superato gli esami stabiliti, secondo i programmi fissati nel capo 3° del presente titolo.

Le commissioni esaminatrici in detti esami sono così costituite:

a) se trattasi di brevetto di pilota di aerodina di primo o di secondo grado, da due rappresentanti del Ministero dell'aeronautica, nominati di volta in volta dalla Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e da un delegato della Reale unione nazionale aeronautica;

b) se trattasi di brevetto di pilota di aerodina di terzo grado, da due rappresentanti del Ministero dell'aeronautica, nominati di volta in volta dalla Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo, e da un esperto in diritto aeronautico;

c) se trattasi di brevetto di ufficiale di rotta, da due rappresentanti del Ministero dell'aeronautica, nominati di volta in volta dalla Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo, e da un esperto in navigazione aerea;

d) se trattasi di brevetto di radioelettricista (radiotelegrafista o radiotelefonista), la commissione è costituita a norma dell'articolo 6 del decreto ministeriale 9 settembre 1936-XIV;

e) se trattasi, infine, di uno qualsiasi degli altri brevetti o attestati, la commissione è di volta in volta designata dal Ministro dell'aeronautica.

Art. 16.

All'articolo 196 sono introdotti i seguenti emendamenti:

La lettera *d*) è abrogata.

La lettera *e*) è così modificata:

« *e*) nel caso che il brevetto al quale si aspira sia il brevetto nazionale di pilota di aerodina da turismo (primo grado), dichiarazione del pilota istruttore, controfirmata dal dirigente la scuola, nella quale si attesti, sotto la personale responsabilità dei firmatari, che l'aspirante ha compiuto almeno dodici ore di volo, ivi comprese quelle a doppio comando, e che l'aspirante stesso si trova in tutte le volute condizioni per subire le prove »;

L'ultimo comma è così modificato: « Gli aspiranti al conseguimento di uno dei brevetti aeronautici contemplati nel presente regolamento, i quali comprovino la qualità di militari in attività di servizio presso le forze armate o di impiegati civili dello Stato in attività di servizio, devono presentare, a corredo della domanda, solo i documenti indicati alle lettere *c*), *f*), *h*), *i*) ed *l*) ».

Art. 17.

L'articolo 201 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 201. — Il rilascio dei brevetti e delle licenze di qualunque natura è sottoposto al pagamento delle tasse stabilite dalle vigenti disposizioni.

Tale pagamento si effettua mediante apposizione di marche, le quali vengono annullate dal Ministero dell'aeronautica ovvero dai comandi o dalle direzioni civili di aeroporto ».

Art. 18.

Il capoverso dell'articolo 204 dello stesso regolamento è così modificato:

« I piloti adibiti ai trasporti pubblici e gli ufficiali di rotta non possono entrare in funzione prima degli anni ventuno, nè dopo dei quarantacinque ».

Art. 19.

La rubrica del titolo IV, capo 1°, sezione 2ª dello stesso regolamento è così modificata: « Brevetti e licenze di pilota di aerodina ».

L'articolo 207 è così modificato:

« Art. 207. — Il brevetto di pilota di aerodina può essere di primo, di secondo o di terzo grado, corrispondenti ciascuno a un differente grado di crescente attitudine fisica, abilità e cognizioni speciali del titolare:

a) il brevetto di primo grado, o brevetto nazionale di pilota di aerodina da turismo, riconosce ed attesta nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni inscritte sul brevetto stesso, voli in qualità di pilota:

atterrando anche in un aeroporto che non sia quello di partenza, purchè aperto al traffico pubblico o privato, nonchè nei campi di fortuna compresi in un elenco stabilito dal Ministero dell'aeronautica;

con divieto di portare a bordo passeggeri;

con divieto di uscire dal territorio nazionale;

a solo scopo turistico, cioè con esclusione di compensi di qualsiasi natura;

b) il brevetto di secondo grado, o brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo, riconosce ed attesta nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni inscritte sul brevetto stesso, voli in qualità di pilota:

atterrando anche in un aeroporto che non sia quello di partenza, purchè aperto al traffico pubblico o privato, nonchè nei campi di fortuna compresi in un elenco stabilito dal Ministero dell'aeronautica;

con o senza passeggeri;

con o senza carico qualsiasi;

con facoltà di uscire dal territorio nazionale;

a solo scopo turistico, cioè con esclusione di compensi di qualsiasi natura;

c) il brevetto di terzo grado, o brevetto internazionale di pilota di aerodina per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo, riconosce ed attesta nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni inscritte sul brevetto stesso, voli in qualità di pilota:

atterrando in qualsiasi aeroporto, purchè aperto al traffico pubblico o privato;

con o senza passeggeri;

con o senza carico qualsiasi;

con facoltà di uscire dal territorio nazionale;

ricevendo un compenso di qualsiasi natura ».

Sono abrogati l'articolo 216 e l'allegato 13 allo stesso regolamento.

Art. 20.

L'articolo 209 è così modificato:

« Art. 209. — I brevetti di pilota di aerodina di primo e di secondo grado hanno la validità di dodici mesi; quelli di terzo grado la validità di sei mesi.

Al termine dei periodi di validità indicati nel comma precedente, i titolari dei brevetti hanno diritto alla rinnovazione purchè abbiano subito con esito favorevole la visita

psicofisiologica prescritta al successivo articolo 239 ed abbiano svolta la seguente attività di volo:

cinque ore almeno di volo, in qualità di pilota, i titolari di brevetto di terzo grado;

quattro ore almeno di volo, in qualità di pilota, i titolari di brevetto di secondo grado;

due ore almeno di volo, in qualità di pilota, i titolari di brevetto di primo grado.

I brevetti di primo, di secondo e di terzo grado devono, alla scadenza, essere trasmessi al Ministero dell'aeronautica, per l'annotazione relativa al loro rinnovo.

I titolari di un brevetto di secondo o di terzo grado, i quali, non essendo più in possesso dei requisiti richiesti per i rispettivi brevetti, non abbiano diritto al rinnovo, possono domandare al Ministero dell'aeronautica di essere ammessi ad esercitare le mansioni inerenti al brevetto di grado inferiore, purchè conservino i requisiti di idoneità psicofisiologica richiesti per quest'ultimo brevetto ed abbiano svolta l'attività di volo per il medesimo richiesta.

A tal fine, il brevetto dell'interessato deve essere trasmesso al Ministero dell'aeronautica per la relativa annotazione ».

Art. 21.

L'articolo 210 è così modificato:

« Art. 210. — I titolari di un brevetto di primo, di secondo o di terzo grado, che non abbiano diritto al rinnovo di esso nè abbiano conseguito l'autorizzazione per l'esercizio delle mansioni inerenti al brevetto di grado inferiore, per ottenere la reintegrazione del brevetto devono superare le prove pratiche rispettivamente previste dagli articoli 243, 243-*bis* e 244.

A tal fine, l'aspirante deve presentare al Ministero dell'aeronautica apposita domanda, corredata di una dichiarazione rilasciata dal pilota istruttore e controfirmata dal dirigente una scuola di pilotaggio, nella quale si attesti, sotto la personale responsabilità dei firmatari, che l'aspirante si trova nelle condizioni volute per subire le prove.

Il Ministero dell'aeronautica, su motivata proposta del pilota istruttore o del dirigente la scuola di pilotaggio, può dispensare in tutto o in parte il titolare di un brevetto, incorso nella decadenza, dal compiere le prove di reintegrazione.

L'attività di volo svolta in qualità di pilota militare dai titolari di un brevetto civile, incorsi nella decadenza, è requisito sufficiente per ottenere la reintegrazione del brevetto, semprechè tale attività sia stata effettuata entro gli ultimi sei mesi, se trattasi di reintegrazione del brevetto di terzo grado ed entro gli ultimi dodici mesi, se trattasi di reintegrazione dei brevetti di primo o di secondo grado ».

Art. 22.

Al predetto regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 210-*bis*. — Il titolare di un brevetto decaduto per qualsiasi motivo deve trasmettere la relativa tessera di brevetto al Ministero dell'aeronautica, che provvede ad annullarla ».

Art. 23.

L'articolo 212 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 212. — L'abilitazione è suscettibile di successive variazioni, a richiesta dell'interessato. La sua validità è indefinita, e solo dipende dalla validità del brevetto del quale è parte integrante, per tutti i voli che il pilota compie essendo solo a bordo.

Chiunque intenda ottenere l'abilitazione a pilotare un determinato tipo di aeromobile, diverso dai tipi per i quali abbia ottenuto l'autorizzazione all'atto del rilascio del brevetto o successivamente, deve presentarne domanda al Ministero dell'aeronautica (Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo) e superare, pilotando l'aeromobile per il cui pilotaggio richiede l'abilitazione, le seguenti prove:

a) prova di altezza. Per tale prova, il Ministero dell'aeronautica determina, di volta, in volta, la durata del volo e la quota che deve essere raggiunta, in rapporto al tipo di aeromobile;

b) esecuzione di almeno tre atterraggi o ammaraggi, uno dei quali deve essere compiuto iniziando la discesa, con i motori ridotti al minimo, dalla quota che sarà precedentemente indicata al candidato, fermandosi a non più di centocinquanta metri da un punto prestabilito;

c) quando si tratti di velivoli anfibi, esecuzione di tre atterraggi e di tre ammaraggi; un atteraggio e un ammaraggio devono essere compiuti nelle condizioni indicate nella precedente lettera *b*).

Le suddette prove devono essere eseguite dal pilota solo a bordo e controllate da barografo.

Le prove devono essere compiute in presenza di una commissione nominata, di volta in volta, dal Ministero dell'aeronautica (Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo). È in facoltà del Ministero, in rapporto alla difficoltà delle prove, di determinare che queste siano controllate da un proprio delegato anzichè da una commissione.

L'esito delle prove deve risultare da apposito verbale che la commissione o il delegato, a prova ultimata, trasmette al Ministero dell'aeronautica insieme con la relativa cartina barografica, firmata dagli esaminatori. Il verbale deve menzionare gli incidenti eventualmente avvenuti, specialmente nell'atterraggio o nell'ammaraggio.

L'annotazione della conseguita abilitazione è apposta sul brevetto dal Ministero dell'aeronautica (Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo).

Possono pilotare qualsiasi nuovo tipo di aeromobile, indipendentemente dalle conseguite abilitazioni, i piloti collaudatori iscritti in un apposito albo a cura del Ministero dell'aeronautica ».

Art. 24.

Al testo dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 212-*bis*. — Il Ministero dell'aeronautica può esentare dal compimento delle prove previste nel precedente articolo, quando l'abilitazione è richiesta per il pilotaggio di aeromobili aventi caratteristiche simili a quelli che il richiedente è autorizzato a pilotare.

Sono inoltre esentati dalle prove stesse coloro che comprovino di avere svolta, in qualità di piloti militari, adeguata attività di volo con aeromobili aventi caratteristiche simili a quelli per il cui pilotaggio richieggono l'abilitazione ».

Art. 25.

L'articolo 217 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 217. — I piloti militari provvisti del « brevetto di pilota militare », hanno diritto al brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo (secondo grado). Per otte-

nere, invece, il brevetto di pilota di aerodina da trasporto pubblico o da lavoro aereo (terzo grado) essi devono sostenere gli esami tecnici di navigazione previsti al successivo articolo 241, numero 2, lettere *d*), *e*) ed *f*). Inoltre, se non abbiano svolto attività di volo notturno alle condizioni previste nell'articolo 241, numero 1, lettera *e*), devono sostenere la prova ivi indicata e, se non abbiano svolto attività di pilotaggio senza visibilità esteriore alle condizioni previste nell'articolo 241, numero 1, lettera *f*) devono sostenere la prova ivi indicata.

Le disposizioni del comma precedente si applicano ai piloti militari in attività di servizio il cui « brevetto di pilota militare » sia in regolare corso di validità, e a quelli in congedo che siano dichiarati « allenati » dalle competenti autorità relativamente all'anno in corso.

I piloti militari in congedo provvisti del « brevetto di pilota militare », se, da oltre un anno, non abbiano svolto attività di volo in qualità di piloti militari, hanno diritto al brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo (secondo grado), sempreché dimostrino di aver compiuto nell'anno almeno quattro ore di volo debitamente controllate da un'autorità aeronautica.

I piloti provvisti del « brevetto di aeroplano » (primo brevetto militare) e quelli provvisti del brevetto di pilota premilitare previsto dall'articolo 6 della legge 22 dicembre 1932, n. 2021, hanno diritto al brevetto nazionale di pilota di aerodina da turismo (primo grado) ».

Art. 26.

L'articolo 218 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 218. — Il titolare di un brevetto di secondo grado di pilota di aerodina da turismo, munito della relativa licenza, per poter partecipare a gare sportive nazionali e internazionali, deve essere provvisto dell'apposita tessera sportiva rilasciata dalla Reale unione nazionale aeronautica ».

Art. 27.

L'articolo 220 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 220. — I brevetti e le licenze di pilota di aerodina sono rilasciati conformemente agli annessi modelli (allegati 15, 16 e 17) ».

Gli allegati 15, 16 e 17 sono modificati conformemente agli annessi modelli (allegati *A*, *B* e *C*).

Art. 28.

La sezione 4ª del titolo IV, capo I, dello stesso regolamento è così modificata:

« SEZIONE 4ª. — *Brevetto e licenza di pilota di pallone libero.*

« Art. 221. — Il brevetto di pilota di pallone libero riconosce ed attesta nel titolare la capacità di eseguire ascensioni e viaggi con palloni liberi di qualsiasi cubatura, anche avendo a bordo passeggeri ».

« Art. 222. — La licenza di pilota di pallone libero comprova l'autorizzazione concessa al titolare di esercitare le mansioni anzidette.

Brevetto e licenza sono conformi all'annesso modello (allegato 18) ».

« Art. 223. — Il possesso del brevetto di pilota militare di pallone libero dà diritto alla concessione del brevetto indicato nell'articolo 221, corredato dalla licenza indicata nell'articolo 222. Non deve farsi luogo a tale concessione se il titolare del brevetto militare abbia cessato di essere in attività di servizio militare ».

« Art. 224. — Il brevetto di pilota di pallone libero perde ogni validità ove siano trascorsi, per qualsiasi motivo, tre anni senza che il titolare abbia compiuto come pilota di pallone libero un'ora almeno di volo ».

« Art. 225. — Il titolare di un brevetto di pilota di pallone libero, munito della relativa licenza, per poter partecipare a gare sportive nazionali ed internazionali, deve essere provvisto della apposita tessera sportiva rilasciata dalla Reale unione nazionale aeronautica ».

L'allegato 18 è modificato conformemente all'annesso modello (Allegato *D*).

Art. 29.

L'articolo 226, ultimo comma, dello stesso regolamento è così modificato:

« Ogni pilota di dirigibile deve essere in possesso del brevetto di pilota di pallone libero »

Art. 30.

L'articolo 230 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 230. — Il brevetto di ufficiale di rotta è il riconoscimento della conseguita attitudine a seguire, rintracciare e dirigere la rotta che tiene e deve tenere un aeromobile, servendosi a tale scopo dei mezzi e delle cognizioni scientifiche e pratiche di navigazione.

Vi sono due classi di brevetto di ufficiale di rotta, corrispondenti alle due classi che per tale brevetto ha istituito la Commissione internazionale per la navigazione aerea in virtù dei poteri ad essa conferiti dalla convenzione internazionale per la navigazione aerea del 13 ottobre 1919.

Il brevetto di ufficiale di rotta è valido per un anno ed è rinnovabile alla sua scadenza. La rinnovazione è però subordinata, oltre che alla persistenza dei requisiti psicofisiologici, anche ad eventuali accertamenti sulla capacità tecnica richiesta per l'esercizio delle funzioni di ufficiale di rotta ».

Art. 31.

L'articolo 233 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 233. — Il brevetto di motorista d'aeromobile è il riconoscimento dell'abilitazione e dell'attitudine a disimpegnare le funzioni di motorista a bordo di velivoli o dirigibili adibiti ai pubblici trasporti. Il brevetto di motorista d'aeromobile è valido per un anno ed è rinnovabile alla sua scadenza. La rinnovazione è però subordinata, oltre che alla persistenza dei requisiti psicofisiologici, anche ad eventuali accertamenti sulla capacità tecnica richiesta per l'esercizio delle funzioni di motorista ».

Art. 32.

All'articolo 234-*bis* dello stesso regolamento è aggiunto il seguente comma:

« Il brevetto di radioelettricista d'aeromobile è valido per un anno ed è rinnovabile alla sua scadenza. La rinnovazione è però subordinata, oltre che alla persistenza dei requisiti psicofisiologici, anche ad eventuali accertamenti sulla capacità tecnica richiesta per l'esercizio delle funzioni di radioelettricista ».

Art. 33.

L'articolo 235, comma primo, dello stesso regolamento è così modificato:

« Tutti i piloti di aerodina, di dirigibile e di pallone libero debbono essere muniti di un libretto di volo conforme all'annesso modello (allegato 22) rilasciato a cura del Ministero dell'aeronautica ».

Art. 34.

L'articolo 237 è così modificato:

« Art. 237. — Chiunque intenda conseguire uno dei brevetti o l'attestato previsti all'art. 189, deve, preventivamente e a proprie spese, sottoporsi alle prescritte visite mediche presso uno degli Istituti medico-legali della Regia aeronautica. In casi eccezionali, da determinarsi di comune accordo fra l'Ufficio centrale di sanità e la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo del Ministero dell'aeronautica, le visite anzidette possono aver luogo presso una delle commissioni speciali all'uopo stabilite dal Ministero stesso.

Contro l'esito di dette visite di accertamento iniziale non è ammesso gravame di sorta ».

Art. 35.

I commi primo e secondo dell'articolo 239 dello stesso regolamento sono così modificati:

« La persistenza dei requisiti psicofisiologici necessari al disimpegno delle mansioni aeronautiche indicate nei precedenti articoli deve essere controllata:

a) ogni sei mesi, per i titolari dei brevetti di pilota di di aerodina di terzo grado e di pilota di dirigibile;

b) ogni anno, per i titolari dei brevetti di ufficiale di rotta, di pilota di aerodina di primo o di secondo grado, di pilota di pallone libero, di motorista di aeromobile e di radioelettricista di aeromobile.

Le visite di accertamento periodico devono essere eseguite presso uno degli Istituti medico-legali della Regia aeronautica. In casi eccezionali, da determinarsi di comune accordo fra l'Ufficio centrale di sanità e la Direzione generale della aviazione civile e del traffico aereo del Ministero dell'aeronautica, le visite anzidette possono aver luogo, presso una delle commissioni speciali all'uopo stabilite dal Ministero stesso ».

Art. 36.

L'articolo 240 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 240. — Le visite mediche, tanto per gli accertamenti iniziali quanto per il controllo periodico, devono constatare i requisiti di attitudine mentale e fisica del personale navigante.

Tali requisiti devono vagliarsi secondo i criteri contenuti nell'« Allegato E » alla convenzione per il regolamento della navigazione aerea in data 13 ottobre 1919, e, per i casi non contemplati specificamente nel detto « Allegato », facendo riferimento agli « Elenchi delle imperfezioni e delle infermità » approvati col decreto Ministeriale 9 gennaio 1936-XIV, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 5 marzo 1936-XIV, n. 54.

L'Allegato 23 al suddetto regolamento è abrogato.

Art. 37.

Il terzo e il quarto capoverso dell'articolo 242-*bis* sono così modificati:

« Alle prove assistono esaminatori debitamente delegati a norma dell'art. 195, i quali esprimono il loro giudizio sulla idoneità del candidato assegnandogli un voto per il gruppo delle prove teoriche e uno per quello delle prove pratiche. I voti sono espressi in ventesimi. Non è riconosciuto idoneo il candidato che, in ciascuno dei due gruppi di prove, abbia riportato una votazione inferiore a dodici ventesimi.

« I verbali ufficiali, redatti dagli esaminatori al termine delle prove, sono trasmessi alle autorità competenti. Si devono menzionare i vari incidenti eventualmente sopravvenuti, specialmente negli atterraggi ».

Art. 38.

L'articolo 243 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 243. — *Brevetto nazionale di pilota di aerodina da turismo, o di primo grado.*

Per conseguire il brevetto nazionale di pilota di aerodina da turismo, o di primo grado, il candidato deve superare le seguenti prove pratiche e dar prova di possedere le cognizioni speciali più oltre accennate:

1. *Prove pratiche.*

In tutte le prove pratiche il pilota deve essere solo a bordo dell'aerodina.

a) *Prova di altezza e di volo librato.* — Una salita con discesa a volo librato a motori ridotti al minimo, da mille metri almeno al disopra del campo d'atterraggio o di ammaraggio. L'atterraggio o l'ammaraggio deve essere effettuato senza riaccelerare i motori e l'aerodina deve fermarsi a una distanza minore di centocinquanta metri dal punto fissato dagli esaminatori ufficiali.

b) *Prove di abilità.* — Un volo attorno a due piloni o boe aeree, distanti cinquecento metri l'una dall'altra, e costituito da una serie di cinque circuiti in forma di otto, effettuati girando in senso opposto attorno ai due piloni o boe. Questo volo deve essere fatto ad un'altezza di non oltre quattrocento metri sopra il livello del suolo (o dell'acqua), senza mai toccare la terra (o l'acqua) e mantenendo la quota di volo prescelta. L'atterraggio o l'ammaraggio deve essere effettuato fermando definitivamente l'aerodina ad una distanza minore di cento metri da un punto fissato dal candidato prima della partenza.

Una serie di almeno tre atterraggi, uno dei quali eseguito dall'altezza di almeno cinquecento metri, con motore completamente ridotto.

2. *Cognizioni speciali.*

Conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazioni, delle norme speciali di circolazione aeronautica, delle norme speciali di circolazione aeronautica sugli aeroporti aperti al pubblico servizio e nelle loro vicinanze. Nozioni elementari di orientamento. Lettura delle carte. Nozioni elementari di meteorologia.

Art. 39.

L'articolo 243-*bis* dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 243-*bis*. — *Brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo, o di secondo grado.*

Per conseguire il brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo, o di secondo grado, il candidato, oltre a dimostrare il possesso dei requisiti previsti all'art. 219-*bis*, deve superare le seguenti prove pratiche e dar prova di possedere le cognizioni speciali più oltre accennate:

1. *Prove pratiche.* In tutte le prove pratiche il pilota deve essere solo a bordo dell'aerodina.

a) *Prova di altezza e di volo librato.* — Una salita a duemila metri con discesa a volo librato a motori ridotti

al minimo da mille metri almeno al disopra del campo di atterraggio o di ammaraggio. L'atterraggio o l'ammaraggio deve essere effettuato senza riaccelerare i motori e l'aerodina deve fermarsi a una distanza minore di cinquanta metri dal punto fissato dagli esaminatori ufficiali.

b) Prove di abilità. — Un volo attorno a due piloni o boe aeree, distanti cinquecento metri l'una dall'altra, e costituito da una serie di cinque circuiti in forma di otto, effettuati girando in senso opposto attorno ai due piloni o boe. Questo volo deve essere fatto ad un'altezza di non oltre duecento metri sopra il livello del suolo o dell'acqua, mantenendo la quota prescelta. L'atterraggio o l'ammaraggio deve essere effettuato:

fermando definitivamente il motore o i motori, al più tardi quando l'aerodina tocca il suolo o l'acqua;

fermando definitivamente l'aerodina a una distanza minore di cinquanta metri da un punto fissato dal candidato prima della partenza.

Una serie di almeno tre atterraggi o ammaraggi, uno dei quali eseguito a volo librato, con motore fermo, spegnendo il motore a duecento metri di quota sul campo di atterraggio o di ammaraggio e fermando definitivamente l'aerodina a una distanza minore di cinquanta metri da un punto fissato dal candidato prima della partenza.

2. *Cognizioni speciali.*

Conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazioni, delle norme per la circolazione aeronautica, delle norme speciali di circolazione aeronautica sugli aeroporti aperti al pubblico servizio e nelle loro vicinanze. Nozioni elementari di diritto aeronautico.

Nozioni elementari di orientamento. Lettura delle carte.

Nozioni elementari di meteorologia ».

Art. 40.

L'articolo 244 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 244. — *Brevetto internazionale di pilota di aerodina da trasporto pubblico o da lavoro aereo, o brevetto di terzo grado.*

Per conseguire il brevetto internazionale di pilota di aerodina da trasporto pubblico o da lavoro aereo, o brevetto di terzo grado, il candidato, oltre a dimostrare il possesso dei requisiti previsti dall'art. 219, deve superare le seguenti prove:

1. *Prove pratiche.*

a) Condizioni delle prove:

In tutte le prove pratiche, eccetto che nella prova indicata nella successiva lettera *f)*, il candidato deve essere solo a bordo dell'aerodina.

Talune prove devono essere effettuate su uno dei tipi di aerodina del gruppo di tipi che il candidato sarà autorizzato a pilotare.

b) Prova di altezza. — Un volo, durante il quale il pilota deve rimanere, durante un periodo totale di almeno un'ora, ad un'altezza di almeno duemila metri al disopra del punto di partenza.

c) Le prove di volo librato e di abilità sono uguali a quelle richieste per il brevetto indicato nell'articolo precedente. I candidati che hanno già tale brevetto sono esonerati dal subire nuovamente queste prove.

d) Prova di durata. — Un volo di almeno trecento chilometri, sulla terra o sul mare, con ritorno finale al punto di partenza. Il volo è fatto sulla stessa aerodina in un limite di otto ore, compresi due atterraggi obbligatori, oltre quello al punto di partenza, durante i quali l'aerodina deve fermarsi in punti fissati prima dagli esaminatori.

Al momento della partenza il candidato riceve istruzioni sulla rotta da tenere ed è munito della carta necessaria. Gli esaminatori decidono se la rotta è stata seguita correttamente.

e) Volo notturno. Un volo notturno di trenta minuti di durata, all'altezza di almeno cinquecento metri al disopra della regione sorvolata. Il volo deve cominciare almeno due ore dopo il tramonto e finire almeno due ore prima del levar del sole. Queste prove devono essere effettuate a notte oscura e il funzionamento delle segnalazioni dell'aeroporto e delle sue vicinanze deve essere normale durante il volo.

f) Prova di pilotaggio senza visibilità esteriore. — Un volo durante il quale il candidato, sotto il controllo di un pilota esaminatore debitamente autorizzato, deve mantenere correttamente, durante trenta minuti, senza visibilità esteriore, la linea di volo, ed effettuare manovre normali servendosi unicamente degli strumenti di bordo.

2. *Esame teorico e pratico.*

a) Le cognizioni teoriche devono particolarmente riferirsi ai tipi di aerodine che il candidato sarà autorizzato a pilotare, nonchè ai tipi di motori installati su tali aerodine.

b) Aerodine. Nozioni teoriche delle leggi della resistenza dell'aria, principalmente in rapporto ai suoi effetti sulla velatura e sugli impennaggi, nonchè sulle eliche; funzioni delle varie parti dell'aerodina e dei loro comandi.

Montaggio delle aerodine e delle loro varie parti.

Prove pratiche di regolazione.

c) Motori. Nozioni generali sui motori a scoppio e sulle funzioni dei vari organi. Nozioni generali sulla costruzione, sul montamento, sull'aggiustaggio e sulle caratteristiche dei motori d'aviazione.

Cause di cattivo funzionamento dei motori; cause di arresto.

Prove pratiche di riparazioni correnti.

d) Regolamento sui fanali e segnalazioni. Norme generali per la circolazione aeronautica e norme speciali per la circolazione aeronautica sugli aeroporti aperti al pubblico servizio e nelle loro vicinanze.

e) Conoscenza pratica delle condizioni speciali del traffico aereo e della legislazione aerea internazionale.

f) Lettura delle carte, orientamento, determinazione del punto, meteorologia elementare ».

Art. 41.

L'articolo 246 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 246. — *Brevetto di pilota di pallone libero.* — Per conseguire il brevetto di pilota di pallone libero il candidato deve superare le seguenti prove:

1. *Prove pratiche.*

Il candidato deve comprovare di aver compiuto le seguenti ascensioni:

a) di giorno:

tre ascensioni d'istruzione;

un'ascensione diretta dallo stesso candidato sotto la sorveglianza d'un istruttore;

un'ascensione essendo solo a bordo;

b) di notte:

un'ascensione essendo solo a bordo.

Ogni ascensione deve avere la durata di almeno due ore.

2. *Esame teorico.*

a) Leggi elementari di aerostatica e di meteorologia.

b) Nozioni generali del pallone e dei suoi accessori; gonfiamento; regolazione; condotta di un'ascensione; strumenti; precauzioni contro il freddo e ad alta quota.

c) Regolamento sui fanali e sulle segnalazioni; norme generali per la circolazione aeronautica; norme speciali di circolazione aeronautica sugli aeroporti aperti al pubblico servizio e nelle loro vicinanze;

d) Conoscenza pratica della legislazione aeronautica internazionale.

e) Lettura delle carte e orientamento ».

Art. 42.

L'articolo 247 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 247. — *Brevetto di pilota di dirigibile di terza classe.*

1. Ogni candidato deve essere in possesso del brevetto di pilota di pallone libero e di un brevetto di ufficiale di rotta.

2. *Prove pratiche.*

Il candidato deve comprovare di avere effettuato le seguenti ascensioni:

a) Venti ascensioni (tre delle quali notturne) in dirigibile; ogni ascensione deve essere di almeno un'ora. Durante quattro almeno di queste ascensioni il candidato deve, sotto la sorveglianza del comandante, avere manovrato egli stesso il dirigibile, compresa la partenza e l'atterraggio, durante tutto il viaggio, se la sua durata non oltrepassi le quattro ore, e durante almeno quattro ore, se la durata del viaggio è maggiore.

b) Un viaggio di almeno cento chilometri con itinerario prestabilito, che termini con un atterraggio notturno. Un ispettore debitamente autorizzato deve essere a bordo.

3. *Esame teorico.*

a) Aerostatica (densità dei gas, leggi di Mariotte e Gay-Lussac, pressione barometrica, principio di Archimede, compressione dei gas).

b) Proprietà fisiche e chimiche dei gas leggeri e dei materiali impiegati nella costruzione dei dirigibili.

c) Teoria generale dei dirigibili.

d) Proprietà dinamiche dei corpi in moto nell'aria.

e) Nozioni elementari dei motori a scoppio.

f) Gonfiamento; pesata; regolazione; manovra; comandi e istrumenti ».

Art. 43.

Gli articoli 250 e 250-*bis* dello stesso regolamento sono così modificati:

« Art. 250. - *Brevetto di ufficiale di rotta di seconda classe.* — Per conseguire il brevetto di ufficiale di rotta di seconda classe il candidato deve superare le seguenti prove:

1. *Prove pratiche.*

a) Il candidato deve dimostrare di aver compiuto almeno cinquanta ore di volo in qualità di membro del personale adibito alla effettiva condotta degli aeromobili.

b) Per quanto riguarda l'uso degli apparecchi di segnalazione luminosa e ottica, il candidato deve essere capace di assicurare al suolo la trasmissione e la ricezione esatta di messaggi tanto in gruppi cifrati che in chiaro alla velocità di quattro parole al minuto.

2. *Esame teorico.*

a) Forma della terra - coordinate geografiche e loro notazione. Nozioni di cosmografia.

b) Carte terrestri e carte marine - loro lettura e loro impiego.

Proprietà pratiche delle diverse proiezioni impiegate per l'aeronautica.

c) Magnetismo terrestre - Bussole, loro costruzione, loro impiego, loro correzione.

d) Navigazione stimata, per mezzo di strumenti destinati a valutare e calcolare gli elementi del triangolo delle velocità.

e) Conoscenza elementare dei diversi metodi di guida con mezzi radioelettrici applicabili agli aeromobili (apparecchi di bordo e installazioni a terra). Valore dei vari metodi nelle pratiche condizioni di funzionamento.

Metodi per determinare il punto di un aeromobile per mezzo dei rilevamenti radiogoniometrici e dei radiofari, con applicazione delle correzioni necessarie.

Conoscenza dell'organizzazione e dei metodi di orientamento radioelettrico, compreso l'impiego pratico dei gruppi del cifrario « Q » relativi all'esercizio.

f) Legislazione aerea italiana ed internazionale; regolamento per evitare le collisioni in mare e pubblicazioni per uso degli aeronauti.

g) Meteorologia. Principi delle varie osservazioni meteorologiche. Organizzazione della pubblicazione delle informazioni meteorologiche per l'aeronautica. Principi dei presagi del tempo: costruzione e lettura delle tabelle sinottiche.

h) Segnalazione: 1° Metodo luminoso e acustico; conoscenza profonda del metodo di entrare in comunicazione e di trasmettere e ricevere i messaggi per mezzo di questi due metodi; Codice internazionale. Bandiere (denominazioni e colori); lettura dei segnali composti con bandiere ».

« Art. 250-*bis*. - *Brevetto di ufficiale di rotta di prima classe.* — Per conseguire il brevetto di ufficiale di rotta di prima classe il candidato deve superare le seguenti prove:

1. *Prove pratiche.*

Il candidato, che deve essere titolare da un anno almeno del brevetto di ufficiale di rotta di seconda classe, deve dimostrare di aver compiuto almeno duecento ore di volo in qualità di membro del personale adibito alla effettiva condotta degli aeromobili, delle quali almeno cento ore in qualità di ufficiale di rotta e quindici ore durante la notte.

2. *Esame teorico.*

Conoscenza più profonda di tutta la materia compresa nel precedente articolo 250, e inoltre:

a) Forma della terra - Valutazione matematica dei diversi elementi di calcolo della rotta e della distanza.

b) Carte terrestri e carte marine - Principi costruttivi delle varie proiezioni abitualmente adoperate nella navigazione aerea.

c) Maree - Teoria elementare e presagi con l'aiuto degli annuari delle maree.

d) Navigazione astronomica - Pratica dei vari metodi per determinare il punto di un aeromobile; impiego e tenuta delle tavole, diagrammi e strumenti per risolvere i problemi del punto - Conoscenza dei calcoli matematici necessari ».

Art. 44.

Sono abrogati gli articoli 229-*bis*, 232, l'ultimo comma dell'articolo 234 e l'ultimo comma dell'articolo 234-*ter* dello stesso regolamento, al cui titolo IV è aggiunto un nuovo

capo 4° portante la rubrica: « Composizione dell'equipaggio di taluni aeromobili - Cumulo di mansioni » e costituita dai seguenti articoli:

« Art. 252. — Ai fini del presente articolo:

a) « notte » è il periodo di tempo che ha inizio un'ora dopo il tramonto del sole, e che termina un'ora prima del sorgere del sole;

b) « viaggio al disopra dell'alto mare » è quello durante il quale un aeromobile, seguendo la linea diretta, può trovarsi a più di cento chilometri dalla costa.

Ogni aerodina munita di un organo motopropulsore, adibita a servizio di trasporto pubblico internazionale, che debba compiere un viaggio senza scalo, nel corso del quale debba percorrere:

a) di giorno: una distanza superiore a centosessanta chilometri.

b) di notte: una distanza superiore a venticinque chilometri;

deve avere a bordo, come ufficiale di rotta persona che sia in possesso di un brevetto di ufficiale di rotta.

L'ufficiale di rotta deve essere in possesso del brevetto di prima classe, se l'aerodina debba compiere un viaggio senza scalo il cui percorso sia:

a) di giorno: una distanza superiore a mille chilometri interamente al disopra dell'alto mare o di regioni che non siano provviste di conveniente segnalazione e protezione radioelettrica, e che siano riconosciute come tali dalle autorità competenti;

b) di notte: una distanza superiore a mille chilometri.

Le funzioni di ufficiale di rotta possono essere disimpegnate dal pilota, se questi è titolare di un brevetto di ufficiale di rotta; salvo il caso in cui, di notte, l'itinerario percorso non segua una rotta provvista di conveniente segnalazione o protezione radioelettrica, e riconosciuta come tale dalle autorità competenti.

Tuttavia, quando è obbligatoria la presenza di un ufficiale di rotta di prima classe, il pilota può disimpegnarne le funzioni solo se si trovi a bordo un secondo pilota che possa, all'occorrenza, assumere il governo dell'aeromobile.

Quando, oltre al pilota, debba trovarsi a bordo di una aerodina un altro membro del personale di condotta, questi, ove possegga il necessario brevetto di ufficiale di rotta, può disimpegnare le mansioni dell'ufficiale di rotta.

« Art. 252-*bis*. — Il personale di condotta dei dirigibili è formato, al minimo, nel modo seguente:

a) Per i viaggi di durata inferiore a dodici ore:

1° per i dirigibili di cubatura inferiore ai 6000 metri cubi:

un titolare di brevetto di pilota di dirigibile di terza classe;

2° per i dirigibili di cubatura da 6000 a meno di 20.000 metri cubi:

un titolare di brevetto di pilota di dirigibile di seconda classe e un titolare di brevetto di pilota di dirigibile di terza classe;

un timoniere;

un motorista per ogni gruppo-motore semplice o doppio;

3° per i dirigibili di cubatura da 20.000 metri cubi in su:

un titolare di brevetto di pilota di dirigibile di prima classe e un titolare di brevetto di pilota di dirigibile di terza classe:

due timonieri:

un motorista per ogni gruppo-motore semplice o doppio.

b) Per i viaggi di durata uguale o superiore a dodici ore, la sopraindicata composizione del personale di condotta è così modificata:

1° per i dirigibili di cubatura inferiore a 6.000 metri cubi:

due titolari, invece di uno solo, di brevetto di pilota di dirigibile di terza classe;

2° per i dirigibili di cubatura di almeno 6.000 metri cubi e inferiore a 20.000 metri cubi:

un titolare di brevetto di pilota di dirigibile di seconda classe;

due titolari di brevetto di pilota di dirigibile di terza classe;

due timonieri;

due motoristi per ogni gruppo motore semplice o doppio;

3° per i dirigibili di cubatura da 20.000 metri cubi in su:

un titolare di brevetto di pilota di dirigibile di prima classe;

due titolari di brevetto di pilota di dirigibile di terza classe;

quattro timonieri;

due motoristi per ogni gruppo motore semplice o doppio.

Per potere disimpegnare le mansioni di pilota di dirigibile di seconda o di terza classe, un pilota di dirigibile di prima classe deve possedere anche i requisiti minimi di attitudine fisica prescritti per tali categorie.

In ogni ascensione diurna o notturna di ogni dirigibile di cubatura di almeno 20.000 metri cubi, deve trovarsi a bordo un ufficiale di rotta di prima classe, tanto se questi sia un pilota quanto se sia un altro membro del personale di condotta.

« Art. 252-*ter*. — Il pilota comandante di aeromobile, sia solo a bordo oppure con altre persone di equipaggio, non può esercitare cumulativamente alcuna altra mansione, eccettuata quella di ufficiale di rotta prevista dall'art. 252. Le altre persone di equipaggio, titolari dei necessari brevetti e delle relative licenze, possono esercitare cumulativamente non più di due mansioni ».

« Art. 252-*quater*. — Gli aeromobili capaci di trasportare dieci o più persone, equipaggio compreso, o destinati ad effettuare un lungo viaggio, in servizio sulle linee aeree civili, debbono avere sempre a bordo due piloti, uno dei quali può anche essere munito del brevetto di secondo grado ».

« Art. 252-*quinquies*. — Il Ministero dell'aeronautica ha facoltà di imporre, per determinati tipi di aeromobili adibiti a pubblico trasporto, l'obbligo della presenza a bordo di un motorista di aeromobile ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia
Imperatore d'Etiopia:

Il Ministro per l'aeronautica:
MUSSOLINI

ALLEGATO *A*.
(Allegato 15 al regolamento - Articolo 220)

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

BREVETTO E LICENZA NAZIONALI
DI PILOTA DI AERODINA DA TURISMO
(PRIMO GRADO)

rilasciati a norma del regolamento per la navigazione aerea approvato col R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, e successive modificazioni.

(*Allegato 15 – Prima pagina della copertina*).
(Colore di questa copertina: GIALLO, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15).

(*Allegato 15 - Pag. 1*).

(*Allegato 15 - Seconda pagina della copertina*).

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il brevetto nazionale di pilota di aerodina da turismo ***(primo grado), avente***
il n. . . . . *in data* . . . .
è stato rilasciato al Signor . . . .
. . . .
per i seguenti tipi di aerodina: . . . .
. . . .

A . . . . *il* . . . . ***193*** . .

(timbro)

IL . . . .

(firma)

(Allegato 15 - Pag. 2).

3

(Allegato 15 - Pag. 3).

4

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La licenza nazionale di pilota di aerodina da turismo (primo grado), avente il n. . . . . in data . . . .
è stata rilasciata al Signor . . . .
. . . .
il quale, con la presente licenza è autorizzato a pilotare i seguenti tipi di aerodina . . . .
. . . .
. . . .
. . . .

La presente licenza è valida . . . .
. . . .

A . . . . li . . . . 193. .

timbro

Il . . . .
(firma)

(*Allegato 15 - Pag. 4*).

5

LICENZA

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(*Allegato 15 - Pag. 5*).

6 7

RINNOVO DEL LA LICENZA

VISITA MEDICA		LICENZA VALEVOLE		FIRMA O TIMBRO DELL'AUTORITÀ COMPETENTE
Data	Esito	dal	al	

(Allegato 15 - Pag. 6) *(Allegato 15 - Pag. 7)*

(Allegato 15 - Terza pagina della copertina).

(Allegato 15 - Pag. 10).

ALLEGATO E.
(Allegato 16 al regolamento - Articolo 220):

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

BREVETTO E LICENZA INTERNAZIONALI
DI PILOTA DI AERODINA DA TURISMO
(SECONDO GRADO)

(Brevet d'aptitude et licence de pilote d'aérodynes de tourisme)

rilasciati a norma della convenzione internazionale per la navigazione aerea, del 13 ottobre 1919, e del regolamento per la navigazione aerea, approvato col Regio decreto 11 gennaio 1925, n. 356, e successive variazioni.

(Allegato 16 — Prima pagina della copertina).
(Colore di questa copertina: azzurro scuro, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15).

(Allegato 15 — Quarta pagina della copertina).

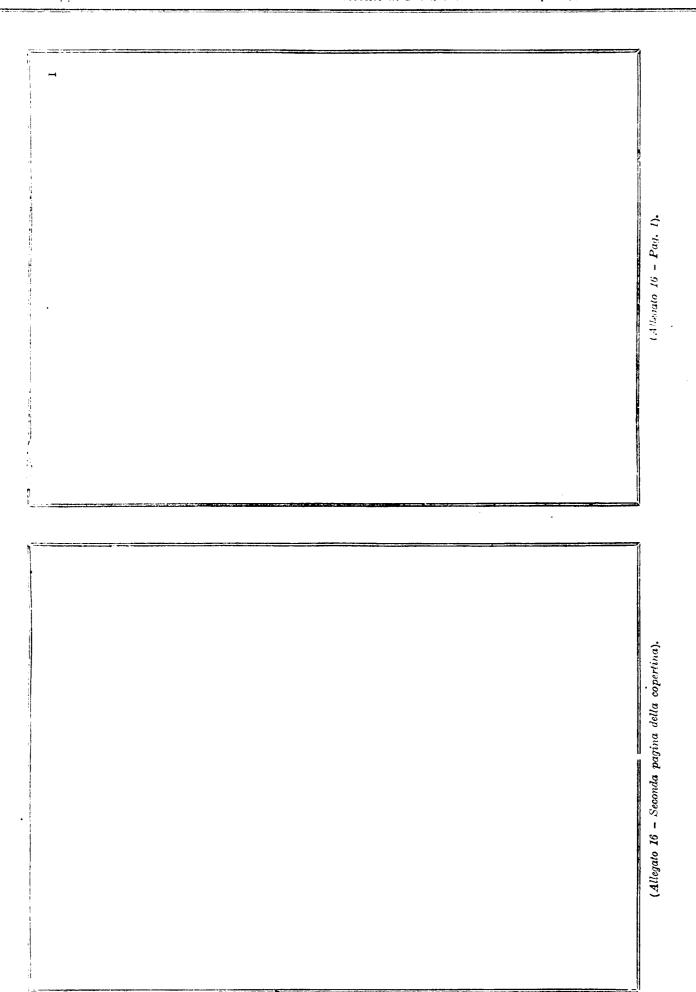
Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia, Imperatore d'Etiopia:
Il Ministro per l'aeronautica:
MUSSOLINI.

(Allegato 16 - Pag. 1).

(Allegato 16 - Seconda pagina della copertina).

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il brevetto internazianale di pilota di aerodina da turismo (secondo grado) (brevet d'aptitude de pilote d'aérodynes de tourisme), *avente il n.* . . . *in data* . . . . *è stato rilasciato al Signor* . . . .
. . . .
per i seguenti tipi di aerodina . . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . . (1)

A . . . . . *il* . . . . . *193* . .

(timbro)

Il . . . .

(firma)

(1) Vedi a pagina 10 le annotazioni relative alle variazioni di grado del brevetto.

(*Allegato 16 - Pag. 2*).

3

(*Allegato 16 - Pag. 3*).

4
LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La licenza internazionale di pilota di aerodina da turismo (secondo grado) (licence de pilote d'aérodynes de tourisme), *avente il n.* . . . . *in data* . . . . *è stata rilasciata al Signor* . . . .
. . . .
il quale, con la presente licenza, è autorizzato a pilotare i seguenti tipi di aerodina: . . . .
. . . .
. . . .
. . . .

La presente licenza è valida . . . .
. . . .

A . . . . . *li* . . . . *193* .

(timbro)

IL . . . .
(firma)

(Allegato 16 - Pag. 4).

5
LICENCE 2

LICENZA

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(Allegato 16 - Pag. 5).

8

(Allegato 16 - Pag. 8).

9

BREVETTO

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(Allegato 16 - Pag. 9).

(Allegato 16 - Terza pagina della copertina).

(Allegato 16 - Pag. 12).

ALLEGATO C
(Allegato 17 al regolamento - Art. 220)

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

BREVETTO E LICENZA INTERNAZIONALI DI PILOTA DI AERODINA DA TRASPORTO PUBBLICO O DA LAVORO AEREO

(TERZO GRADO)

(Brevet d'aptitude et licence de pilote d'aérodynes de transports publics ou travail aérien)

rilasciati a norma della convenzione internazionale per la navigazione aerea, del 13 ottobre 1919, e del regolamento per la navigazione aerea, approvato col Regio decreto 11 gennaio 1925, n. 356 e successive variazioni.

(Allegato 17 - Prima pagina della copertina)

Colore di questa copertina: VERDE SCURO, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15.

(Allegato 16 - Quarta pagina della copertina).

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia, Imperatore d'Etiopia:

Il Ministro per l'aeronautica:

MUSSOLINI.

(Allegato 17 - Pag. 1).

(Allegato 17 - Seconda pagina della copertina).

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il brevetto internazionale di pilota di aerodina da ***trasporto pubblico o*** *da lavoro aereo (terzo grado)* (brevet d'aptitude de pilote d'aérodynes de transports publics ou de travail aérien) *avente* ***il n.*** . . . . ***in*** *data* . . . .
è stato rilasciato a' Signor . . . .
per i seguenti tipi di aerodina: . . . .
. . . .
. . . .
. . . . (1)

A . . . . . . *li* . . . . *193* . .

(timbro)

IL . . . .
(firma)

(1) Vedi a pagina 10 le annotazioni relative alle variazioni di grado del brevetto.

(*Allegato 17* - *Pag. 2*).

3

(*Allegato 17* - *Pag. 3*).

4

LICENCE 1

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La licenza internazionale di pilota di aerodina da trasporto pubblico o da lavoro aereo (terzo grado) (licence de pilote d'aérodynes de transports publics ou de travail aérien) *avente il n.* . . . . *in data* . . . .
è stata rilasciata al Signor . . . .
. . . .
il quale, con la presente licenza, è autorizzato a pilotare i seguenti tipi di aerodina: . . . .
. . . .
. . . .
. . . .

La presente licenza è valida . . . .
. . . .

A . . . . . *il* . . . . *193*. .

(timbro)

IL . . . .

(firma)

(Allegato 17 - Pag. 4).

5

LICENCE 2

LICENZA

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(Allegato 17 - Pag. 5).

6 — 7

LICENCE 6 — *LICENCE 6*

RINNOVO DELLA LICENZA

VISITA MEDICA			LICENZA VALEVOLE		FIRMA O TIMBRO DELL'AUTORITÀ COMPETENTE
Data	Esito		dal	al	

(Allegato 17 — Pag. 6). *(Allegato 17 — Pag. 7).*

(Allegato 17 - Terza pagina della copertina).

(Allegato 17 - Pag. 12).

ALLEGATO *D.*
(Allegato 18 al regolamento - Articolo 222

REGNO D'ITALIA

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

BREVETTO E LICENZA DI PILOTA DI PALLONE LIBERO

rilasciati a norma della Convenzione internazionale per la navigazione aerea del 13 ottobre 1919 e del regolamento per la navigazione aerea approvato col Regio decreto 11 gennaio 1925, n. 356.

(*Allegato 18 - Prima pagina della copertina*).
(Colore di questa copertina: VIOLETTO, dimensioni della tessera: 0,10 × 0,15).

(*Allegato 17 - Quarta pagina della copertina*).

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia, Imperatore d'Etiopia:

Il Ministro per l'aeronautica:

MUSSOLINI.

(Allegato 18 - Pag. 1).

(Allegato 18 - Seconda pagina della copertina).

2

BREVETTO

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

Il brevetto di pilota di pallone libero avente il n. . . . .
in data . . . . ***è stato rilasciato al***
Signor . . . .
. . . .

A . . . . *il* . . . . *193* . . .

(timbro)

Il . . . .
(firma)

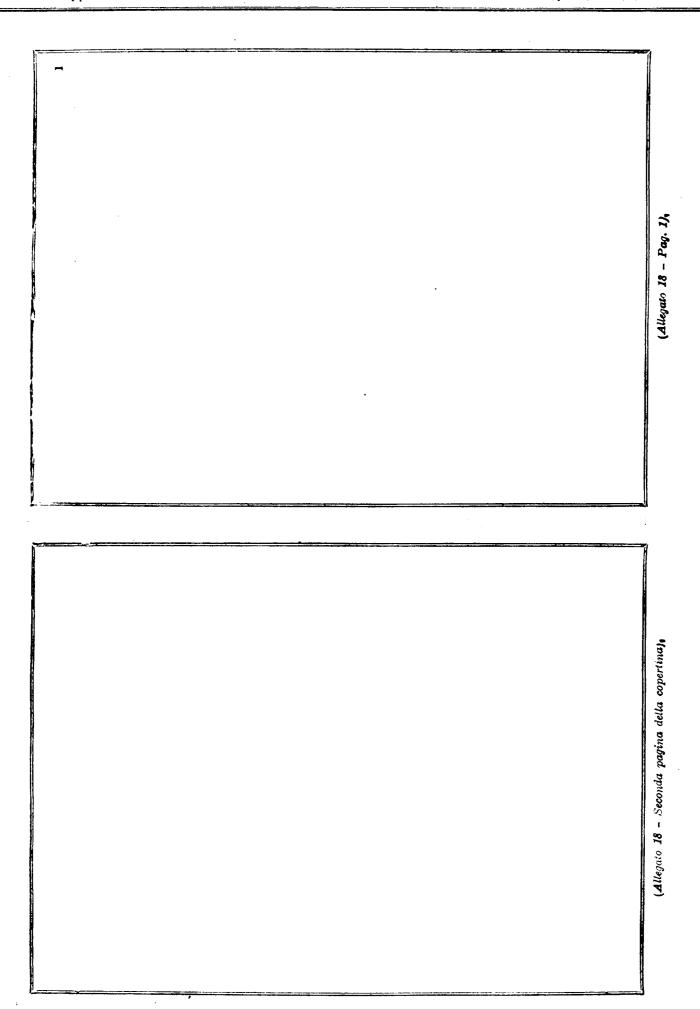
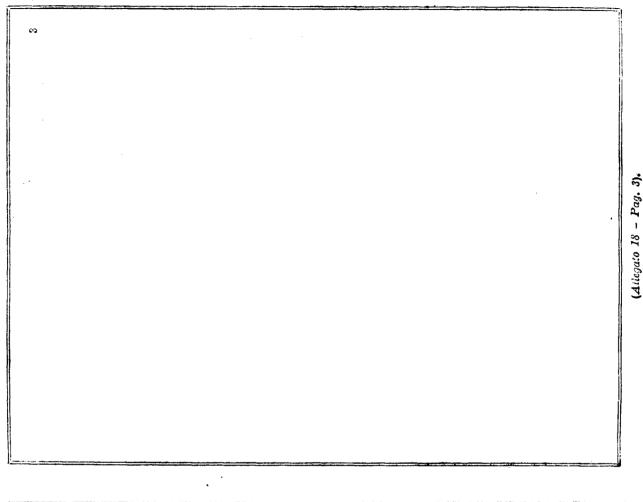
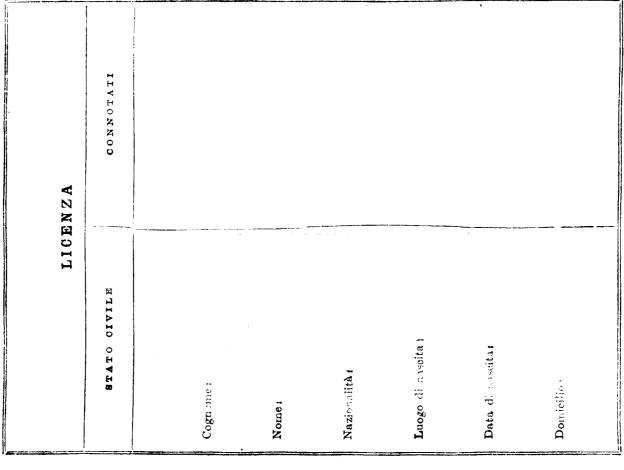
(Allegato 18 - Pag. 2).

3

(Allegato 18 - Pag. 3).

LICENZA

Fotografia del titolare

(La testa avrà la dimensione di almeno un centimetro)

Firma del titolare:

La licenza di pilota di pallone libero, avente il n. . . . .
in data . . . . *è stata rilasciata a Signor* . . . .
. . . .
il quale, con la presente licenza, è autorizzato a pilotare qualsiasi tipo di pallone libero.

La presente licenza è valida . . . .
. . . .

A . . . . *li* . . . . *193..*

(timbro)

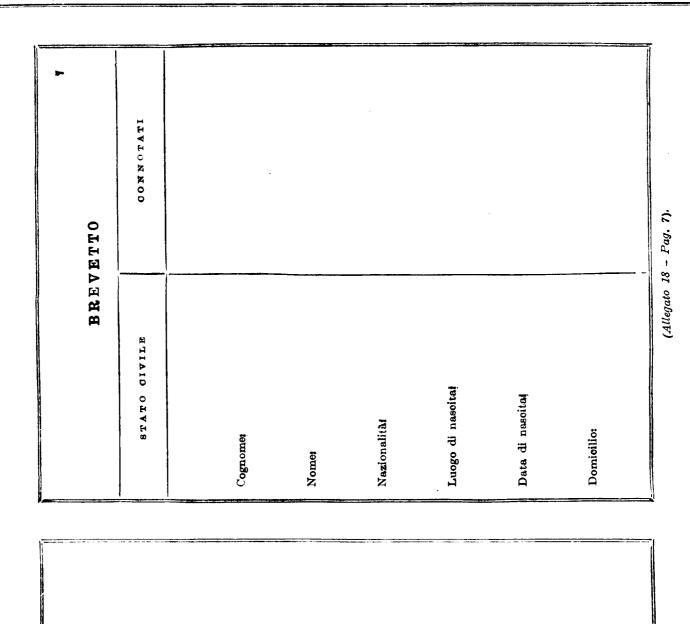
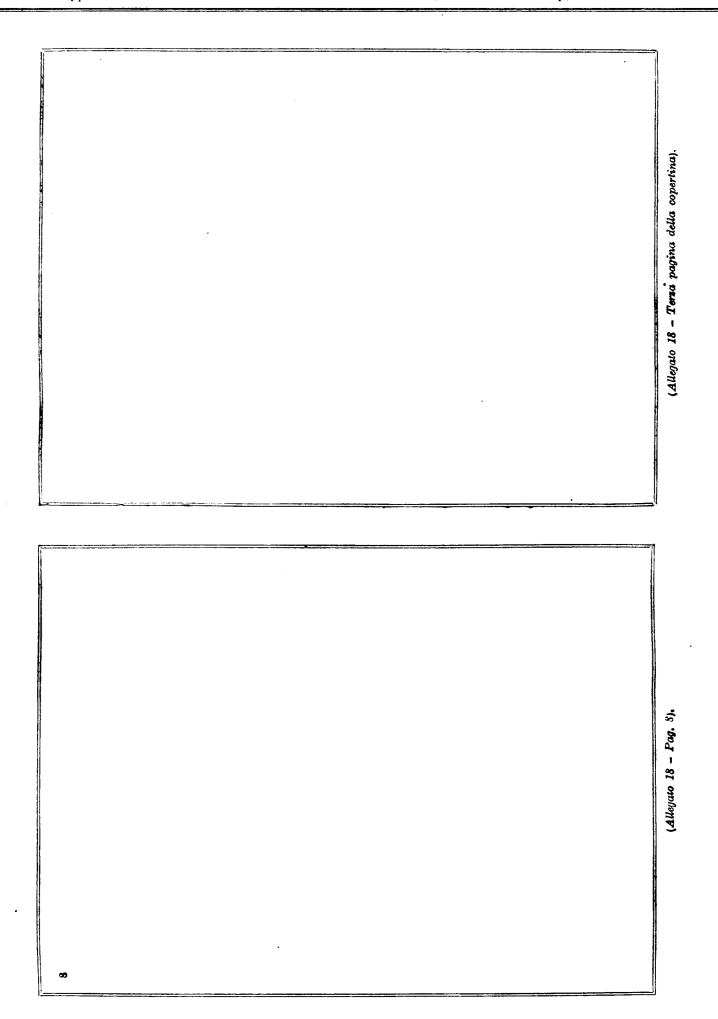
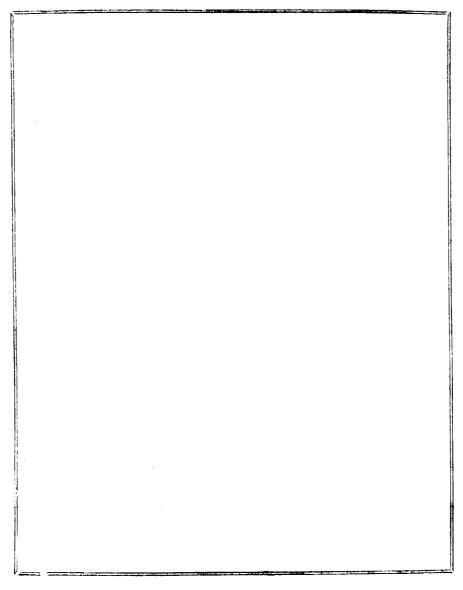
IL . . . .
(firma)

(*Allegato 18 - Pag. 4*).

LICENZA

STATO CIVILE	CONNOTATI
Cognome:	
Nome:	
Nazionalità:	
Luogo di nascita:	
Data di nascita:	
Domicilio:	

(*Allegato 18 - Pag. 5*).

(Allegato 18 - Terza pagina della copertina).

(Allegato 18 - Pag. 8).

(Allegato 18 – Quarta pagina della copertina).

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia, Imperatore d'Etiopia:

Il Ministro per l'aeronautica:

MUSSOLINI.

MUGNOZZA GIUSEPPE, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

(2101168) Roma — Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.